Nova Guinea.

RÉSULTATS

DE

L'EXPEDITION SCIENTIFIQUE NÉERLANDAISE À LA NOUVELLE-GUINÉE

EN

1903

SOUS LES AUSPICES

DE

ARTHUR WICHMANN

VOL. II.

1re PARTIE.

ENTDECKUNGSGESCHICHTE VON NEU-GUINEA

(1828 bis 1885)

VON

Dr. ARTHUR WICHMANN,
o. ö. Professor an der Universität zu Utrecht.

Mit 37 Karten im Text.

LEIDEN
BUCHHANDLUNG UND DRUCKEREI
VORMALS
E. J. BRILL
1910.

NOVA GUINEA

II. 1.

Nova Guinea.

UITKOMSTEN

DER

NEDERLANDSCHE NIEUW-GUINEA-EXPEDITIE

IN

1903

ONDER LEIDING VAN

Dr. ARTHUR WICHMANN,
PROFESSOR TE UTRECHT.

MET MEDEWERKING VAN DE MAATSCHAPPIJ TER BEVORDERING VAN HET NATUURKUNDIG ONDERZOEK DER NEDERLANDSCHE KOLONIËN, HET INDISCH COMITÉ VOOR WETENSCHAPPELIJKE ONDERZOEKINGEN EN HET MINISTERIE VAN KOLONIEN.

LEIDEN
BOEKHANDEL EN DRUKKERIJ
VOORHEEN
E. J. BRILL.
1910.

Nova Guinea.

RÉSULTATS
DE
L'EXPEDITION SCIENTIFIQUE NÉERLANDAISE À LA
NOUVELLE-GUINÉE.
EN
1903
SOUS LES AUSPICES
DE
ARTHUR WICHMANN

VOL. II.
1re PARTIE.

ENTDECKUNGSGESCHICHTE VON NEU-GUINEA
(1828 bis 1885)

VON

D[r]. ARTHUR WICHMANN,
o. ö. Professor an der Universität zu Utrecht.

Mit 37 Karten im Text.

LEIDEN
BUCHHANDLUNG UND DRUCKEREI
VORMALS
E. J. BRILL
1910.

VORREDE.

Der grössere Umfang des zweiten Bandes und die dadurch bedingte Unhandlichkeit ist der Anlass zu einer Teilung geworden. Das Erscheinen des noch ausstehenden zweiten Teiles, der die Reisen von 1885 bis 1902 behandeln wird, kann für das Ende des nächsten Jahres in Aussicht gestellt werden. Er wird zugleich das Gesamtregister sowie die Berichtigungen und Zusätze enthalten.

DER VERFASSER.

Utrecht, Oktober 1910.

INHALT.

VERZEICHNIS DER KARTEN.

VI.

DIE FAHRTEN VOM JAHRE 1828 BIS ZUM BEGINN DER KOLONIALBESTREBUNGEN 1866.

Grosse Hoffnungen durften an das Jahr 1828 geknüpft werden. Zum erstenmale unternahm es eine europäische Macht — die Niederlande — festen Fuss auf Neu-Guinea zu fassen, indem sie dort nicht allein eine Niederlassung gründete, sondern auch einen beträchtlichen Teil der Insel, nämlich die ganze West- und Südwestküste nebst einem Teil der Südküste (bis 141° E), ihrem Besitz im Indischen Archipel einverleibte. Mit der Ausführung dieser Ausgabe war die „Triton"-Expedition betraut worden, die zugleich für naturwissenschaftliche Forschungen Verwendung fand. Soweit es sich dabei um die Instandhaltung einer Regierungsstation handelte, sollte das Unternehmen sich als ein Fehlschlag erweisen, da die Niederlassung nicht zu halten war. Damit wurde aber der Besitz selbst nicht allein nicht aufgegeben, sondern er sollte vielmehr im Jahre 1850 noch eine bedeutende Erweiterung erfahren, indem er auf die Nordküste bis zum Kap Bonpland, der Ostspitze der Humboldt-Bai, ausgedehnt wurde. Die Entsendung von D. J. VAN DEN DUNGEN GRONOVIUS stand mit diesen Schritt im unmittelbaren Zusammenhang. Im Jahre 1858 folgte die „Etna"-Expedition, die sich um die Vermessung einzelner Teile der Südwestküste, sowie um diejenige der Humboldt-Bai, verdient gemacht hat. Besondere Erwähnung verdienen die Reisen der Naturforscher A. R. WALLACE und H. A. BERNSTEIN, die gegen Ende dieses Zeitabschnittes auf den Papuanischen Inseln und auf der Nordwesthalbinsel von Neu-Guinea tätig gewesen sind.

Frankreich beteiligte sich zum letztenmale, wenigstens durch ein grösseres Unternehmen, an der Erforschung Neu-Guineas, indem J. DUMONT D'URVILLE mit den Korvetten „Astrolabe" und „Zélée" eine Fahrt unternahm, die 1839 Gelegenheit gab einen Teil der Südwest- und Westküste zu untersuchen, während er in dem darauf folgenden Jahre, von Osten kommend, den Südrand des Louisiaden-Archipels und einen Teil der Südküste, unmittelbar vor der Durchsegelung der Torres-Strasse, berührte.

Für England gab das allmähliche Aufblühen der australischen Kolonien und der dadurch bedingte regere Handelsverkehr den Anlass zu genaueren Untersuchungen des gefährlichen Fahrwassers der Torres-Strasse und ihrer Zugangswege. Zunächst war es die unter dem Befehl von F. P. BLACKWOOD stehende „Fly", die sich während der Jahre 1843—45 dieser

Aufgabe widmete, zugleich aber einen Teil der Südküste aufnahm. Diese Arbeiten wurden von C. B. YULE und D. AIRD fortgesetzt, die es sich aber auch nicht nehmen liessen sogleich bei ihrer ersten Landung, am 10. April 1846, die britische Flagge zu hissen. Dieser Akt fand aber ebensowenig wie seine Vorgänger vom 9. Juli 1793 und 30. Mei 1820 [1]), die Genehmigung der Regierung. Den Abschluss bildete die Fahrt der „Rattlesnake" unter OWEN STANLEY, der seine Unternehmungen auf den östlichen Teil der Südküste und auf einen Teil der Louisiaden ausdehnte. Das Urteil über die beste Segelroute nach der Torres-Strasse sollte auch innerhalb dieser Periode keine völlige Klärung erfahren, aber man bemerkt, dass der Äusseren Route, und auf dieser der Bligh-Einfahrt, immer mehr und mehr der Vorzug gegeben wird.

Die Folgen der schliesslich mit Erfolg gekrönten Sezessionsbestrebungen innerhalb der Kolonie Neu-Süd-Wales sollten erst in einem folgenden Zeitabschnitt sich für Neu-Guinea geltend machen. Im Jahre 1859 wurde das nördlich von 29° S. liegende Gebiet zur selbständigen Kolonie Queensland erhoben. Am 1. August 1864 fand die Gründung der Niederlassung Somerset im äussersten Norden, am Kap York, statt, womit die Australier bis zur Torres-Strasse vorgedrungen waren.

Noch einige andere Vorgänge sind kennzeichnend für diese Periode. Hierzu gehört zunächst die Errichtung von Missionsstationen. Die ersten Niederlassungen dieser Art waren diejenigen der Maristen auf den Inseln Woodlark und Rook in den Jahren 1847 und 1848, die aber nicht zu halten waren und in den fünfziger Jahren wieder aufgehoben werden mussten. Die 1855 von Missionaren des Gossnerschen Missionsvereins in Berlin gegründete Station an der Doré-Bai im Geelvink-Busen, die später von der Utrechtsche Zendingsvereeniging übernommen wurde, besteht dagegen noch heutigentags.

Ferner haben wir eine Anzahl fingirter oder gefälschter Reiseberichte hervorzuheben, zu denen besonders diejenigen von JOHN COULTERS, BENJAMIN MORRELL und THOMAS JEFFERSON JACOBS zu rechnen sind.

Endlich erscheint auch ein „Weltreisender". Der erste Besucher dieser Art war der Graf CARLO VIDUA.

A. J. VAN DELDEN 1828. [„Triton"-Expedition].

Der am 17. März 1824 zwischen Gross-Britannien und den Niederlanden zu London abgeschlossene Vertrag ist als die Magna Charta des Indischen Archipels anzusehen. Dem niederländischen Volke wurde damit keine freudige Überraschung bereitet, denn für die endgültige Sanktionirung der in der Konvention vom 13. August 1814 bereits zugestandenen Gebietsabtretungen musste die Verzichtleistung Englands auf seine sumatranischen Besitzungen als ein nur karger Trost erscheinen. [2]) Ausserdem wurde dieser Vertrag noch zu einer Quelle von Misshelligkeiten, da die Fassung mancher Paragraphen an Deutlichkeit zu wünschen übrig liess. [3]) Unverkennbar waren die niederländischen Bevollmächtigten nicht

1) Nova Guinea. I. 1909, p. 261, 308.

2) P. H. VAN DER KEMP. De sluiting van het Londensch tractaat van 13 Augustus 1814. Bijdragen tot de Taal-. Land- en Volkenkunde (6) III. 1897, p. 239—340.

3) [J. J. ROCHUSSEN]. Verdediging der regten van Nederland tegen de aanmatigingen van Groot-Britannien met betrekking tot het tractaat, op den 17 Maart 1824, tusschen beide Rijken gesloten. 2. Aufl. Amsterdam 1836.

G. LAUTS. Onderzoek naar Geest en Strekking van het Traktaat van den 17den Maart 1824. Amsterdam 1837, p. 41.

genügend unterrichtet, wie dies wiederholt bereits hervorgehoben worden ist. Dem Einwand, dass es mit der Wissenschaft der britischen nicht viel besser bestellt war, ist damit zu begegnen, dass Gross-Britannien als der stärkere Teil nicht das geringste Interesse an einer genauen Fassung hatte. Wie der Erfahrung gelehrt hat, wusste es in zweifelhaften Fällen jedesmal eine Entscheidung zu seinen Gunsten durchzudrücken.

Trotzdem weder in dem Vertrage, noch in der Instruktion für die Bevollmächtigten Neu-Guinea mit einem Worte erwähnt wird, ist er auf die Vorgänge, die sich hier in der Folge abspielen sollten, von grossem Einfluss gewesen. Die Beantwortung der Frage ob und welche Besitztitel die niederländische Regierung für diese Insel geltend machen konnte, haben sich einige Kommentatoren ausserordentlich bequem gemacht. So behauptet G. LAUTS, ohne überhaupt nur den Versuch einer Begründung zu machen, dass die Westküste samt den Papuanischen Inseln als niederländischer Besitz anzusehen sei, während J. E. DE STURLER unter Anrufung des § 6 dieses Anrecht sogar auf ganz Neu-Guinea ausdehnen will. Andere haben an den von den beiderseitigen Bevollmächtigten zu Protokoll gegebenen Erklärungen herumgedeutelt. Im § 7 war bestimmt worden, dass die Molukken und insbesondere Amboina, Banda, Ternate mit dem dazu gehörenden Gebieten so lange von der Anwendung der §§ 1, 2, 3 und 4, in denen die freie Ausübung des Handels auf den im Vertrage erwähnten Besitzungen zugesichert worden war, auszuschliessen seien, bis die niederländische Regierung das dort noch geltende Gewürzhandelsmonopol aufgehoben habe. Hierzu war die Erklärung abgegeben worden: „The British Plenipot^s^. understand the term „Moluccas", as applicable to that cluster of islands, which has Celebes to the westward, New Guinea to the eastward, and Timor to the southward." Im Anschluss daran bemerkten die niederländischen Bevollmächtigten: „Si les délibérations du Gouv^t^. des Pays Bas conduisent à l'abandon de ce système aussitôt le commerce libre reprend ses droits, et tout cet Archipel, qui a été fort justement décrit comme compris entre Celebes, Timor et la Nouvelle-Guinée, est ouvert à toutes les spéculations legitimes." HAGA legt diese Bestimmungen dahin aus, dass das, was von den Engländern als Monopolgrenze angesehen, von den Holländern als politische Grenze betrachtet worden sei. Wir haben umsoweniger Anlass uns auf derartige Haarspaltereien einzulassen, als sich mit ziemlicher Genauigkeit diejenigen Gebiete auf Neu-Guinea, welche auf Grund des Vertrages unter der Oberhoheit der Niederlande standen, umschreiben lassen. Da Tidore

---

P. MELVILL VAN CARNBÉE. Quelques mots en réponse aux attaques des journaux anglais contre la Néerlande. Moniteur des Indes II. 1847—48. La Haye 1848. p. 217—228.

C. M. SMULDERS. Geschiedenis en verklaring van het Traktaat van 17 Maart 1824 te Londen gesloten tusschen Nederland en Groot-Britannië. Utrecht 1856. Inaug. Diss.

C. TH. ELOUT. Bijdragen tot de geschiedenis der onderhandelingen met Engeland, betreffende de Overzeesche Bezittingen 1820—24. 's Gravenhage 1863. p. 81—90.

J. J. MEINSMA. Geschiedenis van de Nederlandsche Oost-Indische Bezittingen. Delft 1872, p. 248.

J. E. DE STURLER. Het grondgebied van Nederlandsch Oost-Indië in verband met de tractaten met Spanje, Engeland en Portugal. Leiden 1881. Inaug. Diss.

A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. II. Batavia 1884. p. 8—13.

P. H. VAN DER KEMP. De sluiting van het Londensch tractaat van 17 Maart 1824. Bijdr. t. d. T.-, L. en Vk. (7) II. 1904, p. 162 181, 183.

1) Ausserdem die dem Sultan von Tidore im Vertrage vom 27. Oktober 1814 (Nova Guinea I, p. 297—298) zugesprochenen Landschaften Rumsarai, Anggradifu, Rumbarpur und Rumbarpōn, deren Lage aber selbst in Batavia unbekannt geblieben war.

samt den ihm untertänigen 4 Radjaschaften (Waigëu, Salawati, Misol und Waigama) zu den Molukken gestellt war, so folgte daraus, dass diejenigen Gebiete Neu-Guineas, auf denen sie die Herrschaft — sei es auch nur nominell — ausübten, ebenfalls dazu gehörten. [1]) Daraus ergibt sich ohne Weiteres, dass derjenige Teil von Neu-Guinea, welcher sich westwärts etwa vom Kap der Guten Hoffnung aus und sodann südwärts bis zur Landschaft Onin (inkl.) am Mac Cluer-Golf erstreckt, unzweifelhafter niederländischer Besitz war.

Zum Schluss darf der § 6 des Vertrages nicht übersehen werden: „Il est convenu que des ordres seront donnés par les deux gouvernements à leurs officiers et agents aux Indes, de ne pas former de nouvel établissement dans aucune des îles des mers orientales, sans autorisation préalable de leurs gouvernements respectifs en Europe." Das war die Schlange, die im Grase lauerte, denn diese Bestimmung verlieh jeder der beiden Mächte das Recht auf den nicht in Besitz genommen Gebieten Niederlassungen zu errichten.

Man kann sich ungefähr den Schrecken ausmalen, der dem Gouverneur der Molukken, PIETER MERKUS, in die Glieder fuhr, als Anfang 1826 auf Amboina das Gerücht verbreitet wurde, die Engländer hätten sich an der Südwestküste von Neu-Guinea niedergelassen. Wir haben bereits die Fahrt der Brigg „Dourga", die aus Anlass dieses Gerüchtes ausgesandt worden war, geschildert. [2]) Am 22. Juli 1825, also ein Jahr zuvor, hatte D. H. KOLFF gelegentlich des Anlaufens von Banda Neira, zwei englische Matrosen namens WILLIAM BOTH (BOOTH?) und JOSEPH ATKINS auf Ersuchen des dortigen Residenten an Bord genommen, um sie auf Amboina abzuliefern. Sie stammten von dem Schiffe „Syren", Kapt. WILLIAM JOHN, das an der Neu-Guinea-Küste gestrandet war. Dort waren sie in die Hände der Eingeborenen gefallen, und als Sklaven von Insel zu Insel verhandelt worden, bis sie schliesslich auf Kaimër in die Hände des Orangkaja von Gisser [3]) gelangten, der ihnen die Freiheit wiedergab und sie nach Banda brachte, für welche Tat er eine goldene Medaille von der Indischen Regierung erhielt. Der Wortlaut der von den Matrosen gemachten Aussagen ist nicht bekannt geworden, doch lassen die in der Folge unternommenen Schritte darauf schliessen, dass es sich bei der „Syren" um ein abenteuerliches Unternehmen gehandelt hat, hinter dem die britische Regierung gewittert wurde. Ohne einen derartigen ernsten Hintergrund würde MERKUS wohl schwerlich dazu gekommen sein die Aussendung von KOLFF zu veranlassen und darauf die Gründung einer Niederlassung auf Neu-Guinea zu beantragen. Ohne zwingende Gründe würde die Regierung sicherlich keine Neigung verspürt haben einem derartigen Antrage Folge zu leisten.

Nachdem die königliche Vollmacht in Batavia eingetroffen war, erging unter dem 31. Dezember 1827 ein geheimer Erlass, der die Küsten von Neu-Guinea vom Kap der Guten Hoffnung im Norden bis zum Kap Valsch oder einem weiter südlich gelegenen Punkte unter die niederländische Oberhoheit stellte. Es wurde dabei dem Gutdünken des Gouverneurs der Molukken anheimgestellt eine kleine Befestigung anzulegen oder aber die Besitzergreifung durch das Anbringen von Wappenschildern zu dokumentiren. [4]) Die zu diesem Zwecke ausgerüstete Expedition setzte sich aus zwei Kriegsschiffen zusammen, nämlich aus der unter

1) Siehe Fussnote 1, p 3.
2) Nova Guinea. I. 1909, p. 321—322.
3) Nicht Kisser wie KOLFF schreibt (Reize door den weinig bekenden Molukschen Archipel. Amsterdam 1828. p. 144).
4) A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. II. Batavia 1884, p. 17.

dem Befehl des Kapt.-Leutn. J. J. STEENBOOM stehenden Korvette „Triton" und dem vom Lt. z. See J. H. VAN BOUDYCK BASTIAANSE kommandirten Kolonial-Schoner „Iris." Für die Küstenaufnahmen war ihr der Lt. z. See C. J. BOERS, für die naturwissenschaftliche Untersuchung H. C. MACKLOT, A. ZIPPELIUS, SALOMON MÜLLER nebst den Zeichnern P. VAN OORT und G. VAN RAALTEN zugeteilt worden. Leiter des ganzen Unternehmen war der zum Regierungskommissar ernannte A. J. VAN DELDEN. Der von diesem nach Ablauf der Expedition eingereichte Bericht ist niemals erschienen und da auch das von ihm während der Reise geführte Journal, welches sich noch im Besitz der Familie befindet, bisher nicht veröffentlicht worden ist, tritt seine Person ganz in den Hintergrund. [1]) Trotzdem sind wir über die Ergebnisse der Fahrt durch eine Reihe von Berichten anderer Teilnehmer in zuverlässiger Weise unterrichtet. [2])

Der „Triton" lag als Stationsschiff auf der Reede von Makassar, als das Kauffahrteischiff „Minerva" am 6. März 1828, mit C. J. BOERS und den Mitgliedern der naturwissenschaftlichen Kommission an Bord, dort eintraf, und den Befehl überbrachte sich nach Amboina zu begeben, wo die Instruktionen für die Fahrt nach Neu-Guinea in Empfang genommen werden sollten. Bereits am 15. wurde ausgelaufen, worauf die Korvette, nach einem kurzen Besuche von Bonthain und Buton, am 29. die Reede von Amboina erreichte und dort bis zum 21. April liegen blieb. Da ausser dem Regierungskommissar noch eine unter dem Befehl des Leutnants J. SCHRIJBER stehende Abteilung Soldaten, die von ihren Frauen begleitet waren, sowie eine Anzahl Sträflinge an Bord kamen, trat eine Überfüllung des Schiffes ein. Kurz vor der Abfahrt langte sodann, von Java kommend, noch das Begleitschiff, der Schoner „Iris", an.

Aus der Instruktion für den Regierungskommissar mögen die folgenden Bestimmungen hervorgehoben werden. Mit Rücksicht darauf, dass keine grössere Truppenabteilung zur Verfügung stand, wurde empfohlen für die Niederlassung eine Stelle zu wählen, die ausserhalb der von den Bewohnern von Ceram und Goram besuchten Gebiete lag, da sie sonst, wie die Erfahrung früherer Zeiten gezeigt habe, die Eingeborenen gegen die „Kompanie" aufhetzen würden, aus Furcht der ihnen aus ihrem Handelsmonopol erwachsenden Vorteile verlustig zu gehen. Als Ort für die geplante Niederlassung war das Ufer des von KOLFF entdeckten

---

1) G. P. ROUFFAER (De Javaansche naam „Seran" van Z. W. Nieuw-Guinea vóór 1545. Tijdschr. K. Ned. Aardr. Genootsch. (2) XXV. 1908, p. 338–339) teilt einige Sätze aus diesem Journal mit.

2) Uittreksel uit de aanteekeningen gehouden aan boord van Z. M. Korvet Triton, gekommandeerd door den Kapitein-Luitenant STEENBOOM op eenen togt naar Nieuw-Guinea van 2 February tot 30 October 1828. (J. F. L. SCHRÖDER. Verhandelingen en Berigten over eenige onderwerpen der Zeevaartkunde. (2) I. Amsterdam 1837—40, p. 547—600).

J. MODERA. Verhaal van eene reize naar en langs de Zuid-Westkust van Nieuw-Guinea gedaan in 1828 door Z. M. Corvet Triton en Z. M. Coloniale Schoener de Iris. Haarlem 1830.

H. MACKLOT. Verslag van het Land, de Bewoners, de Voortbrengselen van eenige plaatsen op de kust van Nieuw-Guinea. Bijdragen tot de Natuurk. Wetenschappen V. Amsterdam 1830, p. 142—182 (s. auch IV. 1829, p. 298—309).

Auszug eines Briefes des reisenden Botanikers ZIPPELIUS. Flora, oder allgem. botan. Zeitg. XII, 1. Regensburg 1829, p. 281—287., Uittreksel uit een Brief van den heer ZIPPELIUS. Algemeene Konst- en Letterbode. Haarlem 1829. I, p. 284—298.

SALOMON MÜLLER. Verhandelingen over de Natuurlijke Geschiedenis der Nederlandsche Overzeesche Bezittingen, Land- en Volkenkunde. Leiden 1839—44, p. 1—80., Reizen en Onderzoekingen in den Indischen Archipel. I. Amsterdam 1857, p. 1—28., Notice sur quelques points de la Nouvelle-Guinée. Moniteur des Indes. I. 1846—47. La Haye 1847, p. 71—77, 117—122, 213—218., II. 1848, p. 45—47, 376—383., Contributions to the Knowledge of New Guinea. Journ. R. Geogr. Soc. XXVIII. London 1858, p. 264—272., Proceed. R. Geogr. Soc. II. 1857—58, p. 181—185.

„Flusses“ [1]) ins Auge gefasst werden, doch wurde befohlen zu untersuchen, ob die Lage auch eine gesunde sei. Nach Auffindung eines geeigneten Platzes sei die niederländische Flagge zu hissen und Neu-Guinea vom 141° E. an der Südküste bis zum Kap der Guten Hoffnung an der Nordwesthalbinsel in Besitz zu nehmen, vorbehaltlich der Ansprüche des Sultans von Tidore auf die Distrikte „Mansary, Karondefer, Ambarssura [sic!] und Ambarpon“. Da über die Lage dieser Gebiete ebensowenig etwas bekannt war, als hinsichtlich derjenigen von Onin und Nottang [2]), so wurde der Auftrag erteilt hierüber Nachforschungen anzustellen. Endlich wurde es für wichtig erachtet nähere Kenntnis von der Bucht zu erlangen, die auf den Karten unter dem Namen Mac CLUER's Inlet eingetragen war.

Am 25. traf das Geschwader vor Banda Neira ein, um 4 Tage später, nach der Einnahme von Reis, die Fahrt fortzusetzen. Am 7. Mai kamen die Kei-Inseln in Sicht, worauf im Laufe der nächsten Tage längs der Westseite der Aru-Inseln gesegelt wurde. Als die Schiffe sich am 20. unter 7° 14′ 54″ S., 138° 8′ 5″ E. befanden, erblickte man zum erstenmale die überaus flache und mit dichtem Walde bedeckte Südwestküste von Neu-Guinea. Am folgenden Tage wurde in den vermeintlichen Dourga-Fluss eingelaufen und in der Nähe des ebenfalls von KOLFF bereits entdeckten 42—43 m. breiten Flusses geankert [3]). Da sein Wasser brackig war, so konnte dem bereits sich fühlbar machenden Mangel an Trinkwasser nicht abgeholfen werden. Da die Ufer zudem morastig waren, musste dieses Gebiet für die Gründung einer Niederlassung ausser Betracht bleiben, umsomehr als auch die wenigen Eingeborenen, mit denen man in Berührung kam, eine feindselige Haltung zur Schau trugen. Da auch die stromaufwärts auf dem Dajawal unternommene Fahrt zu keinem besseren Ergebnisse führte, entschloss man sich zur Umkehr. Am 27. wurden die Anker gelichtet und in nördlicher Richtung weitergesegelt, wobei die Schiffe der vielen Untiefen wegen gezwungen waren, $2^1/_2$ bis 4 Meilen vom Lande abzuhalten und täglich abends vor Anker zu gehen. Am 29. Mai stiess man unter 6° auf eine grössere Untiefe, die Triton-Bank, am 30. wurden unter 5° 31′ 20′ und 5° 24′ 40″ S. die Mündungen zweier grösserer Flüsse bemerkt [4]), aber erst am 1. Juni fand die eintönige Fahrt eine willkommene Unterbrechung durch die Mitteilung des Dolmetschers, der eine Flussmündung zu erkennen glaubte, die er als diejenige des Utanata bezeichnete. Diese Annahme erwies sich aber als ein Irrtum, weshalb der Fluss Falscher Utanata genannt wurde [5]). Infolge des heftigen E S E-Windes und der kräftigen Dünung wurden die Schiffe abgetrieben. Als die Schiffe sich dem Lande wieder näherten, was der „Iris“ erst am 3. Juni gelang, beobachtete man am Strande Hütten und an Zahl zunehmende Eingeborene. Gegen Abend wurde in etwa 4° 57′ S. 136° 35′ E. [6]) geankert. Am nächsten Morgen konnten die Boote gestrichen werden, nachdem der heftige Regen nachgelassen und das Wetter sich aufgeklärt hatte. Vor der Mündung [7]) stand eine so heftige Brandung, dass ein Einlaufen

---

1) Gemeint ist damit die Prinses Marianne-Strasse [Muli].

2) Über Notan s. Nova Guinea. I. 1909, p. 33, 34.

3) Hier münden zusammen der von Norden kommende Dajawal und der aus dem Süden kommende Madib. (Zuid- en Zuidwestkust van Nieuw-Guinea, 1 : 1 000 000 's Gravenhage 1908. N°. 154). Der erstgenannte wird auf der Karte von R. POSTHUMUS MEYJES (De Zuidwest Nieuw-Guinea-Expeditie 1904/5. Leiden 1908 N°. VIII) Mubkĕ genannt.

4) Es sind dies der Utumbuwe und der Noord-Fluss.

5) Es ist dies der Kupera Pukwa.

6) 4° 51′ 30″ S., 136° 41′ 33″ E. nach Modera (l. c. pag. 47).

7) Die Mitte derselben wurde zu 4° 48′ 30″ S., die Ostspitze zu 136° 56′ E., die Westspitze zu 136° 55′ E. bestimmt.

unmöglich war. Der am 5. Juni wiederholte Versuch missglückte ebenfalls, worauf die Boote sich nach dem 1—1½ Meilen westlicher mündenden Wakia — später Falscher Wakia genannt[1]) — begaben. Auch hier gelang es nicht in die Mündung einzulaufen, wohl aber gewahrte man Eingeborene, die aus 5—6 Fuss langen Bambusrohren Rauch aufsteigen liessen, wie dies von früheren Beobachtern geschildert worden war[2]).

Nachdem am 7. nochmals der vergebliche Versuch gemacht worden war in den Falschen Utanata zu gelangen, wurde die Fahrt fortgesetzt. Man passirte am 8. einen Wamuka, später Falscher Wamuka genannten Fluss und ankerte abends in 4° 55′ 30″ S., 136° 51′ E. Am nächsten

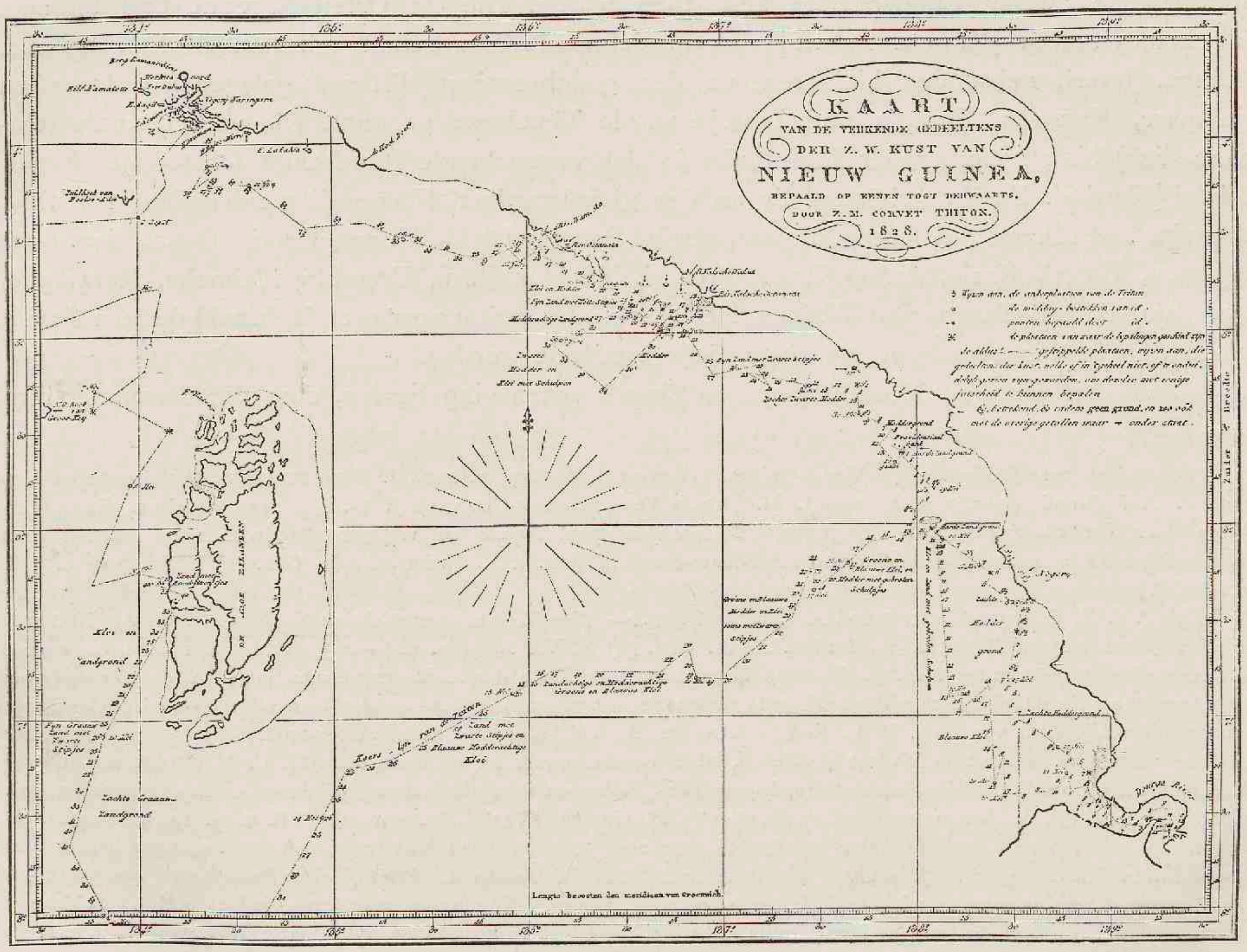


Fig. 1.

Morgen kamen eine Menge Kanus auf die Schiffe ab und es gelang auch freundliche Beziehungen mit den Insassen anzuknüpfen. Nachdem das Geschwader sich in 4° 55′ 54″ S., 136° 28′ 17″ E. vor Anker gelegt hatte, blieb es am 10., des anhaltenden Regenwetters wegen, liegen. Da man vernommen hatte, dass in der Nähe ein zugänglicher Fluss, der wirkliche Utanata, vorhanden sei, so wurde am 11. auf diesen zugesteuert. Dabei wurde ein Vorgebirge passirt, hinter dem eine grosse Bucht vermutet wurde. P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA nannte das

1) Es ist dies der Néwerip der neuesten Karte.
2) Nova Guinea. I. 1909, p. 41, 213, 323.

erstere Kap Steenboom [1]) und identifizirte die letztere mit der Pisang-Bai von AUGUSTIJN DIRCKSZ [2]). Nachmittags ankerten die Schiffe 1 1/2 Meilen östlich von erwähnter Flussmündung in 4° 35′ 10″ S., 136° 3′ 49″ E. Die am 12. nach derselben gesandten Boote kehrten mit der Nachricht zurück, dass nur eine schmale, für Seeschiffe nicht zugängliche Einfahrt vorhanden sei. Auf einer Landzunge lag ein Dörfchen, das die Eingeborenen Uta nannten [3]).

Die im Laufe der nächsten Tage angestellte Untersuchung ergab, dass dieses Küstengebiet für eine Niederlassung ungeeignet war, worauf Wasser und Brennholz eingenommen wurde. Die eingezogenen Erkundigungen führten zu dem Ergebnis, dass der Utanata als Grenzscheide zweier Landschaften angesehen wurde. Die im Osten liegende und bis zum Falschen Utanata [Kupera Pukwa] sich ausdehnende Landschaft mit den Dörfern Mimika, Titëuka, Jateri, nebst den kleineren, an den gleichnamigen Flüssen gelegenen Ortschaften Timapare, Kajawka, Parepia und Iperoja wurde Timakowa genannt. Die vom Utanata (einschliesslich) bis gegenüber der Insel Lakahia sich erstreckende Landschaft führte den Namen Koiwai [Kowiai]. Zu ihr gehörten die an den gleichnamigen Flüssen liegenden Dörfer Wakia, Wamuka und Akara und ferner Mapara, Kipia, Prauga, Pëuka, Kurua, Tëukia, Duga, Jièra, Irua, Kagataru, Umeri, Karia, Autu, Kutëa, Pretuai, Napeku, Puru, Uramaki, Taimaka, Karamako, Ata, Paja, Kakai, Tarara und Waimeta. Die Lage der weitaus grössten Mehrzahl der erwähnten Ortschaften ist bis zum heutigen Tage nicht ermittelt worden.

Aus den weiteren Mitteilungen der Eingeborenen ging hervor, dass die Cerammer ihre

---

1) Reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea. 's Gravenhage 1879, p. 422., J. DUMONT D'URVILLE nannte es Kap Champel. Auf Grund der Angaben von J. M. DUMAS liess sich der Geograph J. W. IJZERMAN verleiten, dieses Vorgebirge nach der unter 4° 56′ S., 136° 50′ 30″ E. liegenden Insel Naurio zu verlegen (Mededeelingen omtrent eene ontworpen expeditie naar de binnenlanden van Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Gen. (2) XXI. 1904, p. 348, kaart VIII).

2) P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA, l. c. pag. 422. — Eine kleine, aber wichtige Notiz von J. W. VAN NOUHUYS (De Pisang-baai bestaat. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Gen. (2) XXVI. 1909, p. 664—665) veranlasst mich noch einmal auf diesen Punkt zurückzukommen. J. MODERA hatte auf seiner Karte der Auffassung Raum gegeben, dass östlich vom Kap Steenboom eine tief einschneidende Bucht vorhanden sei. Daraus haben spätere Darsteller eine wirkliche Bucht gemacht, die schliesslich von P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA als Pisang-Bai bezeichnet wurde. Was MODERA zu seiner Annahme veranlasst hat, ist unbekannt geblieben, aber beachtenswert ist es doch, dass H. C. MACKLOT, ein anderer Teilnehmer der Triton-Expedition, bereits damals schrieb: „Baijen en inbogten hebben wij langs de lage kust te vergeefs gezocht, en eerst bij de hooge kust op 134° 15′ 41″ O. L. Gr. en 3° 42′ Z. Br. gevonden" (l. c. p. 144). Neuere Forschungen haben ergeben, dass MACKLOT im Rechte war und MODERA einen Konstruktionsfehler begangen hat. In der obenerwähnten Mitteilung weist J. W. VAN NOUHUYS nach, dass die Gestalt der Pisang-Bai auf der Karte von ISAAC DE GRAAFF grosse Übereinstimmung mit der Kajumerah-Bai zeigt. Diese Auffassung ist zutreffend, und es ergibt sich daraus, dass ich DE GRAAFF, trotz des ungünstigen Urteils über ihn, noch viel zu hoch eingeschätzt hatte (Nova Guinea. I, p. 121). Ferner ergibt sich, dass P. A. LEUPE bereits auf der richtigen Fährte war, als er die Pisang-Bai mit der Lakahia-Bucht identifizirte (De Reizen der Nederlanders naar Nieuw-Guinea. Bijdr. t. de. T. L. en Vk. (3) X, 1875, p. 91). Nachdem AUGUSTIJN DIRCKSZ. nämlich am 7. Mai 1679 unter 4° 59′ S. gelangt war, setzte er seine Fahrt in *westlicher* Richtung fort und schliesslich nach einer Bai kam, die am 23. wieder verlassen wurde, um nach den Aru-Inseln zu segeln. Daraus folgt, dass die eigentliche Pisang-Bai sehr viel nördlicher als 4° 59′ S. liegen muss. Die Breitenangabe bei ISAAC DE GRAAFF (Südküste von Kajumerah 4° 12′ S. statt 3° 57 1/2′ S.) fällt nicht ins Gewicht, da diese überhaupt meistens ganz unrichtig sind, z. B. Vogel-Eiland 3° 40′ statt 4° 15′ S., Nordspitze der Aru-Inseln 4° 35′ statt 5° 20′ S., Nordspitze von Gross-Kei 5° 10′ statt 5° 17′ S.

Wenn somit festgestellt erscheint, dass mit der Pisang-Bai ursprünglich die Kajumerah-Bai gemeint gewesen ist, so ist es als ganz unzulässig zu bezeichnen nunmehr jenen Namen wieder einzuführen, wie A. J. GOOSZEN dies auf einer jüngst veröffentlichten Karte tut (Bijblad van het Natuurk. Tijdschrift Ned. Indië N°. 2. Weltevreden 1909). Ganz abgesehen davon, dass der Wirrwarr nur noch grösser werden würde, müsste, falls durchaus Prioritätsgründe geltend gemacht werden sollen, der zuerst von DIEGO DE PRADO Y TOVAR eingeführte Name San Pedro de Arlansa-Bai wieder aufgenommen werden.

3) Uta bedeutet in der Landesprache Feuer.

Handelsfahrten bis zum Utanata [1]) ausdehnten und zwar hauptsächlich, um Massoirinde zu erwerben. Da zu Rumphius' Zeiten ein so weit nach Osten reichender Einfluss nicht bekannt war, so erscheint es nicht unwahrscheinlich, dass die Beziehungen erst im Laufe der letzten beiden Jahrhunderte angeknüpft worden sind.

Am 22. Juni wurde noch eine Bootfahrt nach dem 1—1 $^1/_2$ Meilen westlich vom Utanata unter 4° 28′ 40″ S., 136° 6′ E. mündenden Wamuka — Wamur der heutigen Karten — unternommen. Eine Landung an der niedrigen und morastigen Küste erwies sich untunlich. Auf der Weiterfahrt in westlicher Richtung wurde das Geschwader durch Wind und regnerisches Wetter gehindert sich dem Lande wieder zu nähern. Das am Morgen des 25. auftauchende hohe Gebirge, das nach der Angabe des Dolmetschers Buru hiess, bildete an der Küste unter 4° 7′ S., 135° 9′ E. ein steiles Vorgebirge, an dem im Laufe des Nachmittags vorbeigesegelt wurde [2]). Die Umrisse der westlich davon liegenden, niedrigen Küste traten nur undeutlich hervor, während von dem sehr hohen Hinterlande infolge des Wolkenschleiers überhaupt sehr wenig gewahrt werden konnte. Am 26. herrschte regnerisches Wetter. Als die Schiffe mittags sich unter 4° 13′ S., 134° 44′ 39″ E. befanden, lag Kap Buru in E z N. 6 Meilen und die Insel Lakahia in N N E $^1/_3$ N. 3 $^1/_2$ Meilen entfernt. Im Laufe der Nacht erfolgte ein Abtreiben in westlicher Richtung, doch gelang es der „Iris" im Laufe des 27. in die zwischen der Insel Dramai und dem Festlande befindliche Meerenge zu gelangen, die sie indessen wieder verlassen musste. Nachdem das Geschwader in der darauf folgenden Nacht abermals abgetrieben worden war, segelte es am 28. zwischen die Inseln Dramai und Aiduma hindurch und ankerte alsdann in einer kleinen Bucht an der Nordküste der letztgenannten Insel, um hier bis zum 2. Juli liegen zu bleiben.

Von hier aus wurden Bootfahrten unternommen, um ein den gestellten Anforderungen entsprechendes Niederlassungsgebiet ausfindig zu machen. Bereits am 30. meinte man ein solches an der Einbuchtung einer grösseren Bai gefunden zu haben. Es stellte einen schmalen Küstensaum dar, der im Norden von dem hohen, steilen Lamantjiri begrenzt wurde. Am 4. Juli verliess der „Triton" seinen Ankerplatz, um nach der bezeichneten Stelle zu segeln, wohin die „Iris" bereits vorher abgefahren war. Am folgenden Tage wurde der endgültige Beschluss gefasst hier einen Militärposten zu errichten, und unmittelbar darauf ging man am 6. daran mit dem Roden des Waldes einen Anfang zu machen, womit zugleich mit der Geissel von Neu-Guinea — den Buschmilben — zum erstenmale Bekanntschaft gemacht wurde, ohne allerdings die Ursache des von ihnen veranlassten unerträglichen Juckens zu ermitteln. Gleichzeitig wurden die folgenden Benennungen eingeführt:

1. Der Name Iris-Strasse für die zwischen dem Festlande und Aiduma gelegene Meerenge, von den Eingeborenen Saraweri genannt [3]).

2. Triton-Bai — Uru Languru der Eingeborenen [4]) — für die grosse Bai, an deren Einbuchtung die Niederlassung angelegt werden sollte.

1) Die Lage des Utanata ist noch nicht mit Sicherheit ermittelt worden. Falls der Wamuka mit dem Wamur identisch ist, muss sie derjenigen des zwischen dem Paripia und Jaria mündenden Flusses entsprechen.

2) Von J. Dumont d'Urville Kap Debelle, von den Eingeboren Nariki genannt.

3) Saraweri Wurat bei Salomon Müller. Wie N. von Miklucho Maclay mitteilt, sind beide Bezeichnungen an Ort und Stelle unbekannt.

4) Wie Maclay mitteilt, wird damit nur die Erweiterung bezeichnet, welche die Einfahrt in die Strasse der Grossfürstin Helene bildet, während die Triton-Bai selbst keinen einheimischen Namen besitzt (Meine zweite Excursion nach Neu-Guinea. Natuurk. Tijdschr. Ned. Ind. XXXVI. 1876, p. 160).

3. Du Bus für das zu erbauende Fort [1].

4. Merkus-oord (Merkus-Ort) für die Landschaft Lobo, in der das Fort errichtet wurde [2].

Die Lage des Flaggenstockes wurde zu 3° 42′ S., 134° 15′ 41″ E. bestimmt.

Am 11. Juli ging die „Iris" nach Amboina ab, um für die Ergänzung der stark auf die Neige gehenden Lebensmittel Sorge zu tragen.

Die mit der Anlage des von zwei Palisaden zu umgebenden Forts erforderlichen Erdarbeiten sollten, wie dies in den Tropen in der Regel der Fall ist, auch hier nur zu bald ihren nachteiligen Einfluss geltend machen; besonders trat die Malaria, in einer so heftigen Form auf, dass ihr alsbald 21 Matrosen zum Opfer fielen. Ausserdem befanden sich bei der Rückkehr des Geschwaders nach Amboina noch 64 Kranke an Bord. Die für die Besetzung des Forts bestimmten Mannschaften blieben ebensowenig verschont.

Nachdem die Brigg „Siwa" am 18. und die „Iris" am 20. mit Vorräten eingetroffen waren, wurde am 24. — dem Geburtstag des Königs Willem I. — unter dem Donner von 101 Kanonenschüssen die niederländische Flagge gehisst und zugleich die in der Instruktion vorgeschriebene Besitzergreifung verkündet. Hierauf gelangten die mit den Häuptlingen von Lobo, Mawara, Lakahia, Kaju Merah, Aiduma, Namatote, Adi und Kèlemala abgeschlossenen Verträge zur Verlesung und wurden allen Anstellungsdekrete ausgehändigt.

Der „Triton" verliess am 31. August seinen Ankerplatz, traf am 5. September auf der Reede von Amboina ein, wo er des ungünstigen Gesundheitszustandes der Besatzung halber bis zum 7. Oktober liegen bleiben musste. Drei Tage vor der Abfahrt verschied der Kommandant J. J. STEENBOOM. Zunächst wurde Kurs nach Timor gesetzt, um die Mitglieder der naturwissenschaftlichen Kommission in Kupang zurückzulassen. Am 4. November traf das Schiff auf der Reede von Surabaja ein, wo es einer eingehenden Reparatur unterzogen werden musste. Hierauf wurde über Samarang und Batavia die Heimfahrt angetreten auf der am 3. April 1829 noch der Lt. z. See C. J. BOERS starb. Am 3. August fielen die Anker auf der Reede von Texel.

Wenn wir noch einen Rückblick auf den Verlauf der Expedition werfen, so muss zunächst hervorgehoben werden, dass keiner der Teilnehmer den Schauplatz ihrer Tätigkeit mit Befriedigung verlassen hatte. Es hatte dies seinen Grund in einer Verkettung unglücklicher und unvorhergesehener Umstände, wobei allerdings mancher Fehler unschwer hätte vermieden werden können. Alle Erfahrungen, die die Niederländer im Laufe zweier Jahrhunderte gemacht hatten, waren nahezu nutzlos gewesen, denn die Journale der Fahrten lagen wohlgeborgen und unzugänglich in den Archiven. Wie aus der Instruktion erhellt, wusste man nicht einmal, wo das früher so oft besuchte Onin eigentlich lag [3]. Von der ganzen Literatur über Neu-Guinea stand den Mitfahrenden nichts anderes als eine Abschrift der Beschreibung FR. VALENTIJN's nebst der elenden Karte zur Verfügung [4]. Dieser Unbekanntschaft entsprang der Fehler für die Fahrt den Südostmonsun, also die für die Befahrung der Südwestküste von Neu-Guinea

---

1) Zu Ehren von LEONARD, Burggraaf DU BUS DE GISSIGNIES, General-Kommissar von Niederländisch-Indien.

2) Nach PIETER MERKUS, dem damaligen Gouverneur der Molukken.

Es möge bei dieser Gelegenheit noch mitgeteilt werden, dass nach A. J. VAN DELDEN die Strandbewohner Neu-Guinea Ukur Lena (das Grosse Land) nennen (Tijdschr. K. Ned. Aardr. Gen. (2) XXV. 1908, p. 320).

3) Über die früheren Fahrten nach Onin s. Nova Guinea I, p. 105—107, 112, 113, 117, 123, 142, 147, 180.

4) Ein Abdruck derselben findet sich in Nova Guinea I, p. 111 (Fig. 24).

ungeeigneteste Jahreszeit, zu wählen. Es wäre nicht schwer gewesen vorher in Amboina Erkundigungen einzuziehen, auch hätten die zwei Jahre zuvor von D. H. KOLFF gemachten Erfahrungen wohl zu Rate gezogen werden können. Zum dritten war es unterlassen worden für tadellose Instrumente Sorge zu tragen. Wie BOERS berichtet, war es bereits auf Java zu seiner Kenntnis gekommen, dass die an Bord des „Triton" befindlichen Chronometer manches zu wünschen übrig liessen, weshalb er sich noch in Surabaja einen besseren zu verschaffen gesucht habe. „Die übrigen Instrumente befanden sich in einem traurigen Zustande. Ein Sextant, der kaum ziemlich gut zu nennen war, ein defektes Barometer sowie ein Azimutkompas, war alles was vorhanden war." Am 8. Juni stellte sich heraus, dass der Unterschied im Gang der beiden nur einigermassen brauchbaren Chronometer in der Rechnung bereits eine Längendifferenz

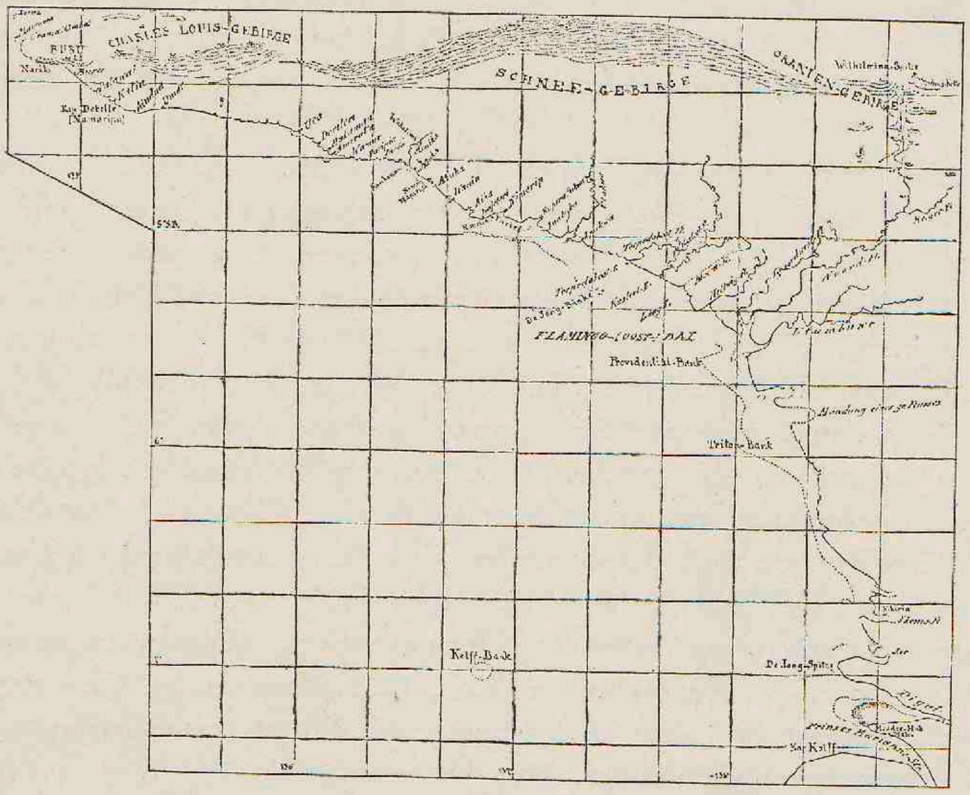


Fig. 2.

von 3 Meilen verursachte. Man darf sich also nicht wundern, wenn die Aufnahmen (Fig. 1) nur geringe Übereinstimmung mit den neueren (Fig. 2) [1]) zeigen [2]).

Für einige andere unglückliche Umstände dagegen können weder Auftraggeber noch Leiter verantwortlich gemacht werden, wenngleich der Kommandant STEENBOOM seiner Aufgabe nicht ganz gewachsen war. Die Anlage des Forts Du Bus sollte sich sehr bald als gänzlich verfehlt erweisen. Dass der Instruktion zum Trotz schliesslich doch ein innerhalb der Interessensphäre der ceramschen Händler gelegenes Gebiet gewählt wurde, darf dem Führer nicht zum Vorwurf gemacht werden, ist doch auch heutigentags noch ein solches an der Südwest-

---

1) Dieses Kärtchen ist eine verkleinerte Kopie eines Teiles der neuesten niederländischen Seekarte (Zuidwest- en Zuidkust Nieuw-Guinea 1 : 1 000 000. 's Gravenhage. Dep. van Marine N°. 154. 1908).

2) Est ist daher unbegreiflich, wie G. P. ROUFFAER behaupten kann, dass die von der „Triton"-Expedition ausgeführten Ortsbestimmungen „höchst genau" seien (De Zuidwest Nieuw-Guinea-Expeditie 1904/5. Leiden 1908, p. XV).

küste unbekannt. Man war sich überhaupt der zu gewärtigenden Schwierigkeiten nicht genügend bewusst gewesen, sonst wäre wohl eine Vorexpedition ausgesandt worden. Zudem lagen auf dem „Triton" die heterogensten Elemente geradezu zusammengepfercht. Die Erfüllung wichtiger Aufgaben, wie die Küstenaufnahmen und die naturwissenschaftliche Untersuchung, wurden durch die Sorge, dem Wassermangel abzuhelfen, in den Hintergrund gedrängt. Aber dennoch warf diese Expedition für die Naturwissenschaft reiche Früchte ab, war es doch das erste Mal dass in systematischer Weise auf Neu-Guinea Sammlungen angelegt wurden. Die Resultate hätten bedeutender sein können, wäre nicht auch die Kommission vom Unglück verfolgt worden, so dass nur eines ihrer Mitglieder europäischen Boden wieder betreten sollte. A. ZIPPELIUS starb bereits am 31. Dezember 1828 auf Timor gleich G. VAN RAALTEN, der ihm am 17. April 1829 folgte. H. MACKLOT fiel am 12. Mai 1832 als ein Opfer des Chinesenaufstandes in Krawang auf Java, bei welcher Gelegenheit auch seine Aufzeichnungen der Vernichtung anheimfielen. P. VAN OORT endlich verschied am 23. September 1834.

So fiel denn dem Letztüberlebenden, SALOMON MÜLLER, der ursprünglich in untergeordneter Stellung, nämlich als Präparator, an der Expedition beteiligt war, die Aufgabe zu das Material zu sichten und soweit tunlich zu bearbeiten. Erst nach seiner am 22. August 1837 erfolgten Rückkehr nach Holland konnte er hiermit einen Anfang machen. Von der zoologischen Sammlung erfuhren nur einzelne Teile Bearbeitung, und zwar durch SALOMON MÜLLER selbst, durch HERM. SCHLEGEL und durch W. DE HAAN [1]).

In der oben angeführten Mitteilung von MACKLOT finden sich einige Angaben über die Geologie des besuchten Gebietes. Sie haben durch S. MÜLLER später eine Ergänzung auf Grund der Gesteinssammlung und unter Mithülfe von K. C. VON LEONHARD eine Erweiterung erfahren. Später ist ein Teil der Sammlung von K. MARTIN bearbeitet worden [2]).

Über die Flora liegen zwei kurze Mitteilungen von ZIPPELIUS selbst vor. Sein Herbarium ist wiederholt der Gegenstand von Untersuchungen gewesen [3]). Die Manuskripte und Zeichnungen von ZIPPELIUS gelangten in den Besitz der Koninkl. Natuurkundige Vereeniging in Batavia, die sie unbegreiflicherweise im Jahre 1852 einem C. L. BLUME auslieferte unter der Bedingung, dass sie von ihm herausgegeben würden. Man hat niemals wieder etwas von ihnen gehört und alle Mahnbriefe wurden von BLUME keiner Antwort gewürdigt [4]).

Samuel Ashmore 1828.

Die von Kapt. S. ASHMORE geführte Brigg „Guide" durchfuhr im August 1828, in Begleitung der Schiffe „Frederick" und „Portland", die Torres-Strasse [5]) und gelangte darauf

---

1) Verhandelingen over de Natuurlijke Geschiedenis der Nederlandsche Overzeesche Bezittingen. Zoologie. Leiden 1839—44.

2) Eine Tertiärformation von Neu-Guinea und benachbarten Inseln. Beiträge zur Geologie Ost-Asiens und Australiens. I. Leiden 1881—83, p. 67—71.

3) F. A. W. MIQUEL. Flora van Nederlandsch Indië. III. Amsterdam-Utrecht 1855. p. VI, passim.

C. L. BLUME. Rumphia, sive commentationes botanicae imprimis de plantis Indiae orientalis. I. Lugd. Batav. 1835, p. 33—34, 139—142, 182, 186., II. 1836, p. 47—48, 75—76, 94—96, 115—117, 122, 141—142, 171—172. III.. 1847, p. 42, 56, 98, 115, 124, 155, 160, 164, 173, 178, 179., IV. 1848, p. 14.

4) Natuurkundig Tijdschr. Ned. Indië. XVI. Batavia 1858—59, p. 362—364., XX. 1859—60, p. 128, 138—139.

5) JAMES HORSBURGH. India Directory. 4th ed. II. London 1836, p. 687.

SAMUEL ASHMORE. The Outer Passage to Torres Straits. Nautical Magazine. VI. London 1837, p. 211—214.

nach Sumbawa, wo sie sich in der Bai von Bima von 21. September bis 18. Oktober aufhielt [1]).

J. H. van Boudyck Bastiaanse 1828—29.

Die Versorgung des Forts Du Bus mit Lebensmitteln, sowie der Wechsel und die Ergänzung des Personals, erheischten einen in grösseren oder kürzeren Zwischenräumen sich vollziehenden Verkehr mit der nächsten Station. Über diese Fahrten, über die Tragödie, die sich innerhalb der Palisaden bis zu der im Jahre 1836 erfolgten Aufhebung abspielte, hatte man früher nur hin und wieder einige Angaben aus vereinzelten Veröffentlichungen schöpfen können, bis es A. HAGA gelang, auf Grund der in Batavia liegenden Akten, eine zusammenhängende Darstellung zu geben, der die wesentlichsten Einzelheiten entnommen werden sollen.

Nachdem die „Iris" gleichzeitig mit dem „Triton" die Triton-Bai verlassen und am 10. September Amboina erreicht hatte, segelte sie am 28. abermals ab, um Sträflinge, Lebensmittel und Ziegelsteine für das Fort zu befördern [2]). Damit glaubte man alles auf das beste geregelt zu haben und man trug sich sogar mit dem Gedanken eine neue Kommission nach Neu-Guinea zu senden, um Kultivirungsversuche zu machen sowie die Kohlenlager der Insel Lakahia zu untersuchen, als im Juli 1829 sehr ungünstige Berichte über den Zustand der Niederlassung einliefen. Die noch immer unter dem Befehl des Lt. z. See BASTIAANSE stehende „Iris" ging darauf mit einer Abteilung Soldaten von Amboina ab und traf am 20. vor dem Fort ein. Hier erfuhr man, dass der Kommandant, der Leutnant J. SCHRIJBER und der Arzt H. J. PIRSON gestorben waren. Der erstere wurde durch den Leutnant HAFKENSCHEID und der letztere durch den Sanitätsoffizier C. H. J. GODRON ersetzt. Die „Iris" langte am 30. August wieder auf der Reede von Amboina an.

Im Fort Du Bus wurde bald darauf eine Verschwörung unter den Sträflingen entdeckt, alsdann erfolgte am 11. September noch vor Tagesanbruch ein Überfall durch eine Bande von 600 Papuanen unter Anführung des ceramschen Dolmetschers MANLY JEDDI. Da HAFKENSCHEID schwer erkrankt war, hatte GODRON den Befehl übernommen; der zurückgeworfene Feind trat seinen Rückzug in 21 Prauen an [3]).

Als am 29. September HAFKENSCHEID gestorben war, musste GODRON das Kommando übernehmen, da kein anderer Offizier zur Stelle war. Es gelang ihm auch den zweiten Überfall, am 12. November, abzuschlagen. Diesmal waren es Eingeborene der Ceram Laut-Inseln im Verein mit Papuanen, insgesamt 700 Mann, die es auf das Fort abgesehen hatten. Trotzdem nicht weniger als 5000 Pfeile abgeschossen worden waren, gab es nur zwei Schwerverwundete. Der Anstifter war der Radja von Kilwaru auf Ceram Laut gewesen, der sich der Mitwirkung einiger Häuptlinge von Misol versichert und darauf die Bewohner der Insel Aiduma aufgehetzt hatte. Was PIETER MERKUS vorausgesehen, war nur allzubald Wirklichkeit geworden. Die Sorge, dass die Niederländer ihnen das Wasser abgraben würden, hatte die eingeborenen Handelsleute zu diesem Schritte veranlasst. Da die Besatzung bei dieser Gelegenheit ihre Munition beinahe verschossen hatte und die Lebensmittel sehr auf die Neige gegangen waren, musste ihr Zustand als ein geradezu bedenklicher bezeichnet werden.

---

1) Nautical Magazine. XXIII. 1854, p. 160—161.
2) J. MODERA l. c. pag. 148, 149., A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. II. Batavia 1884, p. 32, 33.
3) A. HAGA l. c. pag. 35, 36.

Kapt. **Young** 1829.

Als der „Governor Ready", Kapt. YOUNG, im Jahre 1829 die Torres-Strasse durchfuhr, erlitt er bei der Halfway-Insel Schiffbruch [1]).

Robert Brown 1829.

Im Juni 1829 passirte der „Lord Melville", Kapt. ROBERT BROWN, die Torres-Strasse [2]).

Schiff **„Princess Royal"** 1829.

Wie JOHN PURDY mitteilt, verliess die „Princess Royal" am 9. Juni 1829 Port Jackson, um auf dem Wege längs der Nordküste von Neu-Guinea nach Batavia zu gelangen. Nachdem am 2. Juli in den St. Georg-Kanal eingelaufen worden war, wurde am 4. unter 4° 56' S., 151° 37' E. eine Bank entdeckt, die den Namen Princess-Untiefe erhielt. Kap Stephens lag zu gleicher Zeit vom Schiffe aus in SW. $^1/_2$ W., 12 miles entfernt [3]). Diese Untiefe ist identisch mit dem Sherwood- oder Kronprinzessin-Riff der neueren Karten.

J. Ligtvoet und **J. H. van Boudyck Bastiaanse** 1829—30.

Die am 4. November 1829 von Amboina abgesegelte und unter dem Befehl des Lt. z. See J. LIGTVOET stehende Brigg „Siewa" traf am 22. mit Lebensmitteln vor dem Fort ein. Nachdem auch, wie die Umstände es erforderten, Munition und ausserdem 10 Matrosen zurückgelassen worden waren, wurde am 28. die Rückfahrt angetreten. Die nach dem Eintreffen am 17. Dezember dem Gouverneur der Molukken erstatteten ungünstigen Berichte veranlassten diesen zum sofortigen Ergreifen weiterer Massregeln. Bereits zwei Tage später gingen die „Siewa" und die „Iris" mit einer unter dem Befehl von Leutn. N. LANS stehenden Abteilung Soldaten nach dem Fort Du Bus ab. Während die „Iris" nach Erfüllung ihrer Auftrages sofort zurückkehrte, blieb die „Siewa" länger liegen und traf erst am 24. Februar 1830 wieder vor Amboina ein. Die von ihr mitgebrachten Berichte lauteten sehr entmutigend. Im Januar zählte die 110 Mann starke Besatzung nicht weniger als 83 Kranke, und sie hatte seit Errichtung des Forts bereits den Tod von 3 Offizieren und 21 Soldaten zu beklagen gehabt. Diejenigen aber, welche nach Amboina evakuirt worden waren, fielen zu einem grossen Teile einer schleichenden Krankheit — wohl Beri-Beri — zum Opfer.

Weitere Hiobsposten trafen im Laufe der nächsten Monate ein. Sie wurden von dem Kauffahrteischiff „Thalia", Kapt. HOPER, und sodann von der „Iris" [4]) überbracht, welche letztere nochmals nach der Triton-Bai abgegangen und im April 1830 nach Amboina zurückgekehrt war. Als nun aber am 15. Juni der „Draak" und mit ihm die Nachricht von dem

1) C. E. MEINICKE. Die Torres-Strasse und ihre Gefahren. Zeitschr. f. allgem. Erdkunde. N. F. III. Berlin 1857, p. 101. T. B. WILSON. A Narrative of a Voyage round the World, comprehending .... the Wreck of the „Governor Ready". London 1835. (unzugänglich).

2) JAMES HORSBURGH. India Directory. 4th ed. II. London 1836, p. 687.

3) Princess Shoal. New Ireland. Nautical Magazine. X, p. 781.

4) J. H. DE BOUDYCK BASTIAANSE. Voyages faits dans les Moluques, la Nouvelle-Guinée et à Celebes. Paris 1845, p. 29. Die Mitteilung, dass er im Mai desselben Jahres das Fort Du Bus mit dem Gouverneur der Molukken, A. A. ELLINGHUIJZEN, besucht habe, muss auf einem Gedächtnisfehler beruhen, denn an anderer Stelle (pag. 4) teilt er mit, dass jener vom 2. bis 30. Mai, in Begleitung des Grafen VIDUA, Saparua und die Banda-Inseln besucht habe. Überhaupt wimmelt das Buch von Flüchtigkeiten und Unrichtigkeiten. So lässt er am 21. Mai den noch gar nicht zurückgekehrten Gouverneur ein Abschiedsfest in Amboina geben.

Hinscheiden des tapferen GODRON (27. April) eintraf, musste der Gouverneur, im Hinblick auf den Gesundheitszustand der Truppen, auf sofortigen Ersatz bedacht sein. Bereits am 21. Juni lief die noch immer von BASTIAANSE befehligte „Iris", mit dem Chirurgen J. KOPS an Bord, aus [1]. An dieser Fahrt nahm auch der Weltreisende Graf CARLO VIDUA teil [2].

Als die „Iris" am Abend des 1. Juli vor dem Fort Du Bus anlangte, lag der Kommandant nebst seinen Adjutanten und 20 Mann krank darnieder. VIDUA unternahm am nächsten Tage eine Besteigung des Lamantjiri [3], begleitet von einigen seiner Reisegefährten, die ihm auf die Dauer jedoch nicht zu folgen vermochten. Am 4. folgte eine Bootfahrt nach dem Kawasa, dem grössten der in die Triton-Bai mündenden Gewässer [4]. Die in ihm herrschende starke Strömung zwang zur Umkehr bei einer Insel, die ihren Namen zu Ehren des Grafen erhielt. Ihre Lage ist aber bis zum heutigen Tage unermittelt geblieben. Am 7. wurde vom Fort aus ein Tagesmarsch in nördlicher Richtung angetreten, auf dem man keiner menschlichen Seele ansichtig wurde. Am Tage vor seiner Abreise fuhr VIDUA noch auf einem Boote nach einer östlich vom Fort liegenden Bucht, die sehr viel tiefer war, als man erwartet hatte. Am 11. lichtete die „Iris" wieder die Anker, um nach aussergewöhnlich schneller Fahrt am 14. vor Amboina einzutreffen.

Seine letzte Fahrt nach Neu-Guinea trat BASTIAANSE, von Amboina aus, am 5. November 1830 an. Die Zustände im Fort hatten seit seiner letzten Anwesenheit keine Änderung erfahren. Dagegen beklagten sich die Häuptlinge der Landschaft Mawara und der Insel Namatote über Belästigungen durch Seeräuber, was BASTIAANSE zu dem Versuch veranlasste ihrer habhaft zu werden. Die fünftägige Fahrt verlief indessen resultatlos. Nachdem darauf die Kranken an Bord geschafft worden waren, verliess die „Iris" am 2. Dezember die Triton-Bai und traf am 10. wieder auf der Reede von Amboina ein [5].

J. W. Montagu 1830.

Das Kriegsschiff „Crocodile", Kapt. J. W. MONTAGU, unternahm, in Begleitung von 8 Kauffahrteischiffen, am 3. Juli 1830 von Sydney aus die Fahrt durch die Torres-Strasse, wobei die Innere Route gewählt wurde. Am Mittage des 25. Juli gelangte des Geschwader in die Nähe der Cairncross-Insel und traf alsbald, bei dem Passiren der Albany-Inseln, die Bark „Wanstead", welche, auf der Fahrt von Tasmania nach Singapore begriffen, die an den Murray-Inseln vorbeiführende Route eingeschlagen hatte. Nachdem bei Kap York geankert worden war, wurde am 26. nach der Wednesdey-Insel Kurs gesetzt und nach Erreichen derselben der Weg durch den Prince of Wales-Kanal eingeschlagen. Am Mittage bereits in die Nähe der Booby-Insel gelangt, löste die Flotte sich auf, indem jedes der Schiffe seinen eigenen Weg verfolgte [6].

---

1) L. c. pag. 5. BASTIAANSE selbst gibt an, erst am 23. Juni abgefahren zu sein, was ihn indessen nicht daran hindert, sich bereits am 22. in der Buano-Strasse zu befinden.

2) Lettere del Conte CARLO VIDUA pubblicate da CESARE BALBO. III. Torino 1834, p. 171—173, s. auch Tijdschr. voor Neêrl. Indië 1843. I. Batavia, p. 363—471.

3) Demana-Sirie bei BASTIAANSE (pag. 17).

4) BASTIAANSE (p. 21) verlegt sie auf den 5. Juli.

5) J. H. DE BOUDYCK BASTIAANSE l. c. pag. 171—173.

6) Australian Navigation — Journal of His Majesty's Ship Crocodile, Capt. J. W. MONTAGU, with a Convoy from Sydney through Torres Strait, by the Inner Passage. Nautical Magazine. III. 1833, p. 589—693.

Benjamin Morrell 1830.

BENJAMIN MORREL, ein unverbesserlicher und dabei wenig wahrheitsliebender Projektenmacher, segelte am 2. September 1829 auf der „Antarctic" von Sandy Hook, New Jersey, aus, um Seehundsfelle zu erbeuten [1]). Nach einem Besuche der Kapverdischen Inseln und Tristan da Cunha, wurden am 5. Dezember die Kerguelen passirt und am 28. bei den Auckland-Inseln geankert, wo ROB. JOHNSON im Jahre 1823 noch etwa 13000 Felle habhaft geworden sein soll. Als MORRELL sich in seinen Hoffnungen völlig getäuscht sah, setzte er seine Fahrt nach dem Südkap von Neu-Seeland fort, ohne auch hier auf seine Rechnung zu kommen. Bereits am 5. Januar 1830 segelte er nach Manila ab, in der Erwartung dort Ladung nach Europa oder Amerika zu erhalten. Als er am 10. März auf dieser Reede eintraf, stellte sich heraus, dass sein Wunsch nicht sofort erfüllte werden konnte, weshalb er am 12. April seine Reise nach den Viti-Inseln fortsetzte, in der Hoffnung eine Ladung Tripang einnehmen zu können. Am 12. Mai wurde unter 160° 11' E. die Linie geschnitten und drei Tage später bei den unter 4° 50' 30" S., 156° 10' 30,6" E. liegenden Mortlock-Inseln [Marken] geankert. MORRELL glaubte eine Entdeckung gemacht zu haben und nannte sie, aus Anlass eines Überfalles seitens der Eingeborenen, Massacre Islands. Sie wurden am 29. Juni verlassen, worauf die „Antarctic" am 26. Juli wieder auf der Reede von Manila eintraf.

Nachdem die Mannschaft hier zum grossen Teile durch einheimische Kräfte ergänzt worden war, segelte MORRELL am 19. August wieder nach den Massacre-Inseln ab, die auf Umwegen am 14. September erreicht wurden. Auf einer der Inseln wurde ein aus Manila mitgenommenes Haus errichtet, das als Niederlage dienen sollte. Da aber nicht mehr als ein Pikul Tripang (61, 76 kg.) gesammelt werden konnte [2]), wurden diese Inseln am 3. November endgültig verlassen, nachdem das Haus zuvor den Flammen übergeben worden war. Bereits am nächsten Tage will MORRELL in die Nähe des St. Georg-Kap auf Neu-Mecklenburg gelangt sein [3]), um darauf den St. Georg-Kanal zu durchsegeln. Auf den zu beiden Seiten desselben liegenden Inseln will er, ohne Neu-Pommern und Neu-Mecklenburg zu betreten, bemerkt haben, dass der Muskatnussbaum „grows spontaneously, to an immense size, in many parts of the interior". Nach dem Erreichen des Kap Stephens am 6. setzte die „Antarctic" ihre Fahrt längs der Nordküste von Neu-Pommern fort und langte am 11. bei Kap Gloucester an, worauf die Dampier-Strasse gequert wurde. Alsdann wurde eine Insel im Norden umfahren, der MORRELL den Namen Dampier-Insel verlieh, „although some navigators have already named it Rook's Island". Die Insel war bis zum Gipfel mit Wald bedeckt, und nur an den Abhängen zeigten sich einige in Kultur genommene Blössen. Am Strande wurden zahlreiche Dörfer bemerkt [4]). Bereits am nächsten Tage will das Schiff in einer tiefen, weiten

1) A Narrative of four Voyages to the South Sea, North and South Pacific Ocean, Chinese Sea, Ethiopia and Southern Atlantic Ocean, Indian und Antarctic Ocean. From the year 1822 to 1831. New York 1832, p. 342—492. (2. Aufl. 1841).

ABBY JANE MORRELL. Narrative of a Voyage to the Etiopic and South Atlantic Ocean, Indian Ocean, Chinese Sea, North and South Pacific Ocean, in the years 1829, 1830, 1831. New York 1833. (unzugänglich).

2) Diese Inseln wurden zu dem nämlichen Zweck von ANDREW CHEYNE im Jahre 1844 aufgesucht (A Description of Islands in the Western Pacific Ocean. London 1852, p. 73—74).

3) Die Entfernung beträgt nicht weniger als 448 km.

4) Bei dieser Gelegenheit möge auf die Notiz von PAUL REINA hingewiesen werden, der angibt, dass vor „etwa 25 Jahren" die Mannschaft eines von Eingeborenen angegriffenen Schiffes auf der Long-Insel gelandet, ein Dorf niedergebrannt und Bewohner desselben getötet habe (Über die Bewohner der Insel Rook. Zeitschr. f. allgem. Erdkunde (2) IV. Berlin 1858, p. 364), Falls diese Angabe richtig ist, käme nur ein unbekannt gebliebener Walfischfahrer in Betracht, denn MORRELL würde, falls er dabei beteiligt gewesen wäre, dieses Ereignis wohl in lebhaften Farben geschildert haben.

Bucht (Mitte des Einganges in 5° 39' S., 146° 2' E.) eingetroffen sein [1]), die den Namen Dekay-Bai erhielt [2]). Es ist dies die Astrolabe-Bai, an deren Strand viele Dörfer bemerkt wurden. MORRELL stellt bei dieser Gelegenheit die mehr als kühne Behauptung auf, dass ein Schiff im Austausch von Waren im Werte von 2000 Dollars eine aus Muskatnüssen, Goldstaub, Ambra, Drogen, Edelsteinen, Muscheln, Mineralien, Tripang und essbaren Vogelnestern bestehende Ladung im Werte von 4—500 000 Dollars würde einnehmen können.

Am 13. näherte das Schiff sich einem unter 4° 59' S., 145° 16' E. liegenden Vorgebirge, das den Namen Kap Livingstone erhielt [3]), aber identisch ist mit dem Kap Croisilles. Nordnordöstlich davon bemerkte MORRELL einen Inselvulkan im Zustande der Eruption. Die „Flammen" erhoben sich bis zu einer Höhe von mindestens 1000 feet über dem Gipfel, während „the red burning coals of pumice-stone were carried .... at an incredible height. They appeared to the observer on board of the Antarctic like millions of flaming stars floating in the air". Dieses Eiland Krakar, bekannter unter dem Namen Dampier-Insel, wurde Noah genannt [4]). Auf der Weiterfahrt längs der Nordküste von Neu-Guinea tauchten am Morgen des 14. sechs vulkanische Inseln auf, von denen vier „were burning with terrific grandeur", während die beiden übrigen nur Rauch ausstiessen. Gemeint waren die Inseln Roissy, Deblois, Jacquinot, Garnot, Lesson und Blosseville. Augenscheinlich beruhen aber alle diese Angaben auf Erfindung, denn alle diese Inseln sind, mit Ausnahme von Lesson, vor und nach der Reise unverändert bis zum Gipfel bewaldet geblieben; auch der Flammen und Bimsstein ausspeiende Feuerberg, den MORRELL im Hinterlande von Neu-Guinea bemerkt haben will, ist ein Phantasiestück.

Ein unter 3° 31' S., 142° 39' E. entdecktes Vorgebirge wurde Kap Woodbury genannt [5]), ist aber identisch mit Boroám, dem Kap Pomone von J. DUMONT D'URVILLE, der Bessels-Huk von O. FINSCH. Die 4 oder 5 miles westlich davon gelegene Bucht erhielt den Namen Woodbury-Hafen, wird aber heutigentags Dallmann-Hafen genannt.

Nunmehr verschwindet die „Antarctic" für einige Zeit aus dem Gesichtskreise. „I shall, *for reasons which must be obvious to every reader*, suppress dates, courses, distances, bearings, and locations". MORRELL beschränkt sich darauf mitzuteilen, dass er zunächst während einiger Tage in einer nördlichen und östlichen und darauf, „in another direction" gesegelt sei. Auf diesem Abstecher gelang es eine Gruppe von etwa 20 Koralleninseln zu entdecken, deren Riffe von Tripang buchstäblich bedeckt erschienen [6]). Zwei Eingeborene, die die Namen SUNDAY und MONDAY erhielten, wurden bei der Abfahrt mitgenommen.

Am 26. November tauchte die „Antarctic" unter 6° N., 144° 55' E. wieder auf, erreichte am 14. Dezember Manila, wo ihre Ankunft „excited as much enthusiasm as did the return of the Argo with Jason and his companions, to Thessaly with the celebrated golden fleece".

In den Becher der Freude fiel aber ein Wermutstropfen. Denn obwohl die „Wichtigkeit" der gemachten „Entdeckung" allgemein anerkannt wurde, war man nicht gewillt den Geldbeutel zu öffnen „to realize a portion of the immense profit which still await a well-

1) Die Entfernung vom Kap Gloucester bis zur Astrolabe-Bai beträgt 260 km.
2) Nach Dr. JAMES E. DEKAY in New York.
3) Nach dem Staatssekretär Edw. P. LIVINGSTONE.
4) Nach MORDECAI M. NOAH, einem Freunde von MORRELL.
5) Nach LEVY WOODBURY, dem Staatssekretär der U. S. Navy.
6) Sie werden gelegentlich der zweiten Reise (1834—35) als Morrell-Gruppe bezeichnet.

conducted expedition to those islands". MORRELL schreibt das Fehlschlagen seiner Pläne „the envy and perfidy of my own countrymen" zu. So musste die „Antarctic" sich damit zufrieden geben am 13. Januar 1831 mit Ladung nach Cadiz abzugehen. Nachdem sie dort am 10. Juni angelangt war, lief sie am 20. wieder aus und traf am 27. August in New York ein.

John Richardson 1831.

Die Brigg „Joseph Winter", Kapt. JOHN RICHARDSON, verliess Port Jackson am 30. Mai 1831 in Begleitung des „Rifleman". Am Morgen des 18. Juni wurde ein isolirt unter 12° S. sich erhebendes Riff bemerkt [1]) und bald darauf auch das Barrier-Riff gesichtet. Am nächsten Tage wurde unter 11° 58′ S. eine neue Durchfahrt aufgefunden, die den Namen Joseph Winter-Pass erhielt. Am 21. wurde an den Sir Charles Hardy- und an den Cockburn-Inseln vorbeigesegelt, worauf die Schiffe abends bei der Bird-Insel vor Anker gingen. Am folgenden Tage konnte die Fahrt fortgesetzt und die Torres-Strasse ungefährdet passirt werden [2]).

Kapt. **Donal** 1831.

Das Schiff „America", Kapt. DONAL, scheiterte am 31. Oktober an einer nicht näher bezeichneten Stelle der Torres-Strasse. Die Mannschaft wurde gerettet [3]).

Kapt. **Sheriff** 1832.

Am 9. April segelte die „Flora", Kapt. SHERIFF, von Sydney mit der Bestimmung nach Java ab. Sie wählte, um durch die Torres-Strasse zu gelangen, die Äussere Passage. Nachdem am 24. das Kenn-Riff gesichtet worden war, gelangte das Schiff am 30. in 12° 8′ S., 145° 17′ E. Am folgenden Morgen wurden unter 11° 47′ S. Brecher bemerkt und nachmittags, kurz vor Sonnenuntergang, lief die „Flora" bei Sturm und Regen auf ein Riff, wobei zwei Boote verloren gingen. Am Morgen des 2. Mai bestieg die aus 37 Personen bestehende Mannschaft das einzige übrig gebliebene und erreichte im Laufe des Nachmittags eine der Sir Charles Hardy-Inseln. Am 5. konnte die Fahrt nach und durch die Torres-Strasse fortgesetzt und bereits am 8. die Booby-Insel erreicht werden. Nachdem der Wasservorrat ergänzt worden war, wurde weitergesegelt und nach unsäglichen Entbehrungen am 21. das an der Nordküste von Timor liegende Dilly erreicht. Von hier aus gelangten die Schiffbrüchigen nach Kupang, wo sie von dem Schiffe „Norfolk" aufgenommen und nach Calcutta gebracht wurden [4]).

Kapt. **Mellon** 1832.

Das Schiff „Agnes", Kapt. MELLON, scheiterte am 16. Mai 1832 an einer nicht näher bezeichneten Stelle der Torres-Strasse [5]). Aus anderer Quelle wird jedoch berichtet, dass das Schiff erst im Juli 1832 Sydney verlassen hatte und zwar in Begleitung der Schiffe „John", „Burrel" und „Southworth" [6]).

---

1) Damit dürfte Yule's Detached Riff gemeint gewesen sein.
2) Passage through the Barrier Reefs, Australia. Nautical Magazine. I. 1832, p. 116—117.
TH. ROBSON. Comparative Merits of the Outer and Inner Routes to Torres Straits. Nautical Magazine. IV. 1837, p. 69, 70.
C. E. MEINICKE. Die Torres-Strasse und ihre Gefahren. Zeitschr. f. Allgem. Erdkunde. N. F. III. 1857, p. 97.
3) Nautical Magazine. I. 1832, p. 102.
4) Loss of the Ship Flora, SHERIFF Commander, on the Barrier Reef. Nautical Magazine. III. 1833, p. 595—598.
5) Nautical Magazine. III. 1833, p. 109. 6) Ibid. p. 596.

A. de Boer und **Schuler** 1831.

Wie sich aus dem Bericht des vom Lt. z. See A. DE BOER befehligten Schoner „Sireen", der nach dem Verlassen der Triton-Bai am 6. Mai 1831 die Reede von Amboina am 12. wieder erreicht hatte, ergab, liess der Gesundheitszustand der Besatzung noch immer alles zu wünschen übrig, waren doch allein in der Zeit vom 21. April bis 6. Mai nicht weniger als 6 Personen dahingerafft worden.

Nachdem auch die koloniale Brigg „Nautilus", unter dem Befehl des Lt. z. See SCHULER [1]), welche im Juni abgegangen und am 21. Juli zurückgekehrt war, ebensowenig günstig lautende Nachrichten mitgebracht hatte, wurde die Frage erwogen, ob es nicht geraten sei das Fort aufzuheben. Wie aus einem Erlass der Indischen Regierung vom 21. Dezember 1831 hervorgeht, wurde vorläufig von einem derartigen Schritte Abstand genommen, da man sich der Hoffnung hingab, dass die angebrachten Verbesserungen einen wohltätigen Einfluss auf den Gesundheitszustand der Besatzung ausüben würden.

Th. N. Muller und **A. de Boer** 1832.

Wie wenig die Hoffnung auf Besserung der Verhältnisse im Fort Du Bus sich erfüllen sollte, zeigte sich als Mitte April 1832 der „Nautilus" unter dem Befehl des Lt. z. See TH. N. MULLER von der Triton-Bai mit der Nachricht zurückkehrte, dass der Leutn. E. R. VAN LAMZWEERDE VAN DER HORST gestorben, der neue Kommandant N. LANS leidend und der Arzt J. W. WAGENER schwer erkrankt sei [2]).

Als daher der unter dem Kommando des Lt. z. See A. DE BOER stehende Schoner „Sireen" am 9. Mai, von Celebes kommend, vor Amboina eintraf, ernannte der Gouverneur der Molukken eine aus J. F. HALSTENBERG und M. C. (?) LANS bestehende Kommission mit dem Auftrage sich einzuschiffen und die Niederlassung an der Triton-Bai, sowie die Banda-Inseln, in bezug auf ihre sanitären Verhältnisse einer Untersuchung zu unterziehen.

Ein Bericht über diese Fahrt scheint nicht erhalten geblieben zu sein, doch lässt sich der ungefähre Verlauf derselben den handschriftlichen Notizen DE BOER's entnehmen, die er in ein Buch mit den Berechnungen seiner Längenbestimmungen eingetragen hat und welches sich im Archiv des Marineministeriums im Haag befindet [3]). Nachdem die Reede von Amboina am 1. Juni verlassen worden war, befand der Schoner sich am 17. vor Wahai an der Nordküste von Ceram. Am 21. lag die „Sireen" unter 3° 4′ 30″ S., 133° 44′ E., wobei die Insel Sabuda in N 19° E. gepeilt wurde. Am 29. befand sie sich 2—$2^1/_2$ Meilen von der Südspitze der Insel Adi entfernt, so dass die Ankunft in der Triton-Bai bald darauf erfolgt sein wird. Wie lange der Aufenthalt vor dem Fort Du Bus gewährt hat, war nicht zu ermitteln, da die nächste Eintragung erst wieder von dem 10. und 15. August und zwar von der Reede von Wahai datirt ist.

1) Es wird dies die Fahrt gewesen sein auf welche A. DE BOER in seinem Journal anspielt. Er sagt dort, dass diese Brigg zum erstenmale die Meerenge zwischen der Insel Adi und der Halbinsel Kumawa durchfahren habe, dass aber der Kürze der Zeit wegen auf eine nähere Untersuchung hätte verzichtet werden müssen. Wie wir aus früheren Mitteilungen wissen, ist die Nautilus-Strasse zum erstenmale von JOHANNES KEYTS am 13. September 1678 durchsegelt worden (Nova Guinea. I. 1909, p. 119).

2) A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. II. Batavia 1884, p. 54—55.

3) Ich verdanke die Benutzung der Güte des Chefs der Hydrographischen Abteilung, Herrn Kontreadmiral a. D. C. J. DE JONG.

Aus dem von HALSTENBERG und LANS erstatteten Berichte teilt HAGA mit, dass die Lage des Forts sowie das Klima als ungünstig hingestellt wurde. Zudem befanden die Gebäude sich in einem derartigen Zustande, dass sie einer völligen Erneuerung bedurften. Aus diesen Gründen wurde vorgeschlagen, den Posten überhaupt zu verlegen. Der Kommandant hatte zu diesem Gutachten bemerkt, dass es auch durchaus notwendig sei, ihm 5 gut armirte Kora-Kora's zur Verfügung zu stellen. Es habe sich nämlich gezeigt, dass die Händler der Ceram Laut-Inseln unbehindert von den Strandbewohnern Sklaven im Austauch gegen Pulver und Blei erwerben könnten, wohl wissend, dass die Besatzung viel zu schwach sei, um einem derartigen Unfug zu steuern. Die Eingeborenen betrachteten denn auch jene Leute als ihre Herren und Meister, da sie stets mit wohl bemannten und bewaffneten Fahrzeugen einträfen, während die Regierung jährlich nur 2—3 Schiffe schickte, die dem ungastlichen Ort sobald als möglich wieder den Rücken zukehrten [1]).

Obwohl die gegen die Niederländer gerichteten Umtriebe in ungeschwächtem Masse fortdauerten, hatten offene, gegen das Fort gerichtete Überfälle nicht mehr stattgefunden.

Die „Sireen" musste bald nach ihrer Rückkehr nach Amboina wiederum nach der Triton-Bai abgehen, galt es doch den evakuirten WAGENER durch einen anderen Arzt zu ersetzen. Hierzu war C. TERWOGT auf Wahai bestimmt worden. Ferner war der Leutn. J. J. WOLFF dazu ausersehen worden, den erkrankten N. LANS abzulösen. Endlich aber mussten auch die Ersatztruppen befördert werden. Den bereits erwähnten Notizen A. DE BOER's ist zu entnehmen, dass er sich am 14. Oktober vor Wahai und am 24. nahe der Südostspitze von Adi, also unweit der Triton-Bai, befand. In den ersten Tagen des November muss die „Sireen" die Rückfahrt angetreten haben, denn am 6. wurde Adi abermals passirt. Am 9. wurden die Inseln Toppershoedje und Klein-Fortuin [2]) im Westen der Kei-Inseln und am nächsten Tage die Watu Bela-Inseln gesichtet. Wann die Ankunft in Amboina erfolgte, ist nicht zu ermitteln gewesen.

Bald darauf, am 27. November, trat die „Sireen" ihre dritte Fahrt an. Am 5. Dezember fiel der Anker vor dem Fort Du Bus, um jedoch bereits am 9. wieder gelichtet zu werden. Die Rückreise sollte sich zu der wichtigsten Fahrt, die in allen diesen Jahren nach der Triton-Bai unternommen worden war, gestalten.

Ausgehend von der Tatsache, dass die hohe Halbinsel Kumawa sich nach Norden und Osten völlig abflacht und ausserdem eine starke nach Nordost gerichtete Strömung in der Meerenge, die sie von Adi trennt, beobachtet worden war, gelangte A. DE BOER zu der Vermutung, dass diese Halbinsel gar nicht mit Neu-Guinea fest verbunden sei, sondern an der Ostseite umschifft werden könne. Der Bericht über die Fahrt, die er zu der Ermittelung des Tatbestandes unternahm, ist niemals veröffentlicht worden [3]). Ich habe es abermals dem freundlichen Entgegenkommen des Herrn Kontreadmiral C. J. DE JONG zu verdanken, dass ich

---

1) A. HAGA l. c. pag. 60—61.

2) Mit Toppershoedje ist die Insel Kaimēr, mit Klein-Fortuin die beiden von einem gemeinschaftlichen Riff umgebenen Eilande Bun und Kainos gemeint.

3) Rapport der Reize van Z. M. Schoener Sireen .... van Merkusoord. Z. W. Kust van Nieuw-Guinea, naar Amboina, in de Maanden December 1832 en Januarij 1833 (Ms.). Kaart van een gedeelte der Zuidoostkust von Nieuw-Guinea, benevens de Matabella Eilanden 1832 [1 : 1.488000]. Memorie behoorende bij eene kaart van een gedeelte der Zuidwestkust van Nieuw-Guinea .... verkend door den Lt. ter zee 2 kl. A. DE BOER (Ms.)

das Journal benutzen konnte. Von der noch im Original vorhandenen Karte veranstaltete G. F. Baron VON DERFELDEN VAN HINDERSTEIN einen Abdruck, den wir in Fig. 3 reproduziren [1]).

Nachdem die „Sireen" die Triton-Bai in der Frühe des 11. verlassen hatte, setzten die N N W- und N W-Winde mit solcher Kraft ein, dass von der Ausführung des obenerwähnten Planes Abstand genommen werden musste. Um aber die Gelegenheit nicht ungenutzt vorübergehen zu lassen, beschloss DE BOER wenigstens den östlich von Adi liegenden Meeresteil aufzunehmen. Auf der Weiterfahrt tauchten eine Anzahl Inseln auf, die zu Ehren des Kommandanten der Indischen Seemacht Wardenburg-Gruppe genannt wurden [2]). Nachdem die Inseln Karawatu und Kèlemala, deren Namen in Tukarwatu und Cellimalam verstümmelt wurden, im Osten passirt worden waren, setzte die „Sireen" die Fahrt längs der Nordküste von Adi

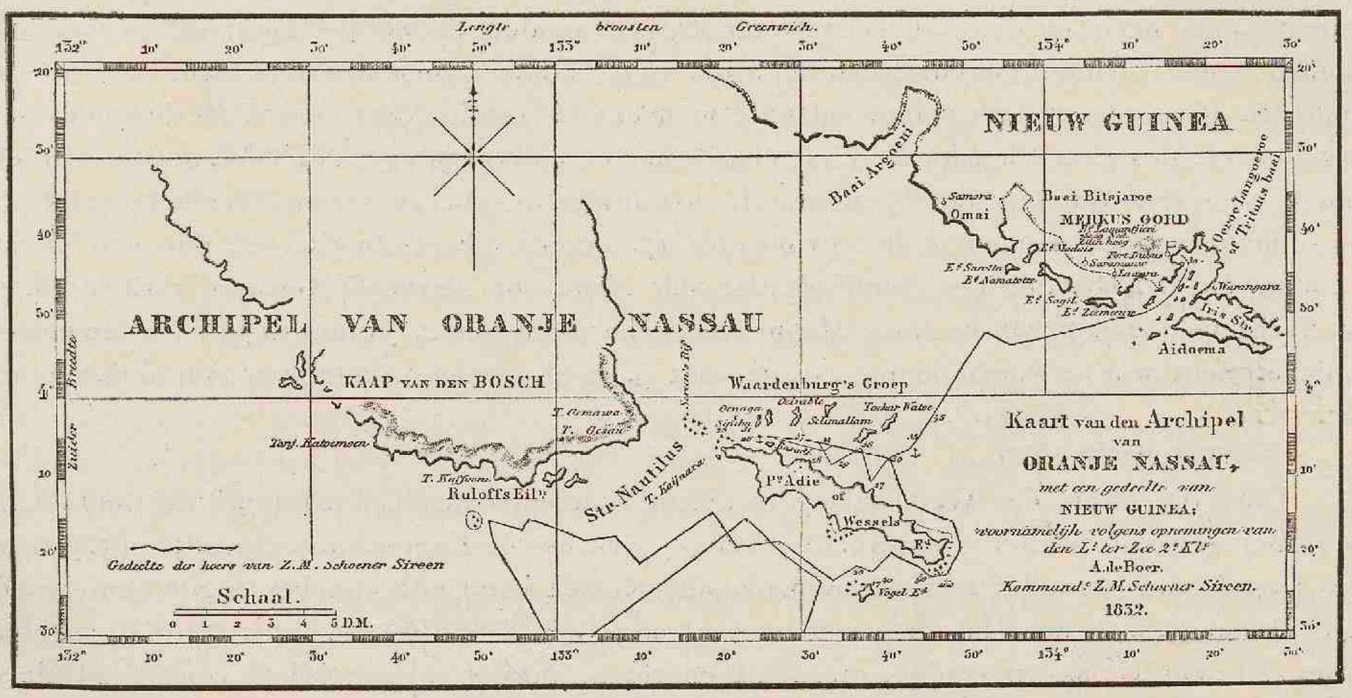


Fig. 3.

bis nahe deren Westende fort, um hier bei 26 Faden Tiefe vor Anker zu gehen. Die Küste schien hier im allgemeinen niedriger und auch mehr bewohnt zu sein, als diejenige der Südwest- und Südostseite. Es wurden mehrere Niederlassungen bemerkt, unter denen Manganitu als das Hauptdorf bezeichnet wurde. Trotzdem zahlreiche Eingeborene sich am Strande einstellten und auch viele Kanus bemerkt wurden, machte niemand Miene mit dem Schiff in Berührung zu kommen, das sich damit der Möglichkeit beraubt sah einen Lotsen zu erhalten. Dem hohen Vorland — es ist dies Kumawa — gab DE BOER den Namen Kap Van den Bosch [3]), das an der Ostseite in die steil abfallenden Vorgebirge Umawa und Usau ausläuft. Von dem Anker-

1) Algemeene Kaart van Nederlandsch Oost-Indië. 's Gravenhage 1842. Bl. 8. Nebenkarte.

2) Also nicht WAARDENBURG wie auf fast allen Karten geschrieben wird.

3) Nach dem damaligen Generalgouverneur dem Grafen JOHANNES VAN DEN BOSCH. Heutzutage bedeutet Kap Van den Bosch die nordwestlich von den Ruloffs-Inseln liegende Spitze.

platz aus konnten ferner das Riff Simba sowie die Inseln Pasiata, Arobi, Wainaga [1]), Karawatu und Kèlemala, von denen nur die letztgenannte bewohnt war, angepeilt werden. Während Pasiata nur eine Sandbank darstellte, erschienen die übrigen Eilande stark bewaldet. Der Meerenge, die Adi von Neu-Guinea trennt, gab DE BOER zu Ehren des Schiffes „Nautilus", das sie unter dem Lt. z. See SCHULER 1831 seiner Meinung nach zum erstenmale durchfahren hatte, den Namen Nautilus-Strasse [2]).

Infolge der heftigen Süd- und Südsüdwestwinde sowie der starken nordöstlichen Strömung, die seiner Vermutung, dass die Halbinsel Van den Bosch eine Insel sei [3]), neue Nahrung gab, erschien es unmöglich die Durchfahrt zu erzwingen, weshalb der Steven gewendet wurde, um Adi im Süden zu umfahren. Bereits am Vormittage des 11. konnte bereits die Südostspitze umfahren werden. Darauf ging es in westlicher Richtung zwischen der Insel und Tumbu-Tumbu [Vogel-Eiland] hindurch. Es währte aber noch bis zum Morgen des 14., ehe die „Sireen" aufs neue in die Nähe des Vorgebirges Van den BOSCH gelangte, wo zwei kleine, ziemlich hohe Eilande gesichtet wurden, die den Namen Ruloffs-Inseln erhielten [4]). In der nämlichen Richtung weitersegelnd, gelangte man am 16. in die Nähe eines Riffes, von dem aus die Südspitze des Kap Van den Bosch in N 46° E., die Südwestspitze in N 48° W. gepeilt wurden. Infolge widrigen Windes und Stromes sah sich DE BOER abermals zum Wenden veranlasst. Mit südlichem Kurse kamen in der Frühe des 17. bereits die Inseln Kaimēr, Bun und Kainos in Sicht, am 20. befand des Schiff sich in der Nähe von Kurkap [„Gevaarlijk Eiland"], in der Nacht vom 28/29. wurde Nusa Manuk passirt, worauf am 2. Januar 1833 die Reede von Banda erreicht wurde. Nach dem Auslaufen am 9. erfolgte die Ankunft vor Amboina am 16.

Thomas Beale 1832.

Über die Fahrt des Walfischfängers „Kent" hat einer der Teilnehmer, THOMAS BEALE, ausführlich Bericht erstattet [5]). Am 16. Oktober 1830 wurde von England ausgesegelt, am 5. Januar 1831 Kap Hoorn gerundet und darauf nach den Küsten von Chile und Peru Kurs genommen. Nach einem Besuch der Hawaii-Inseln ging es nach den Bonin-Inseln, die am 10. Dezember in der Absicht verlassen wurden, die Walfischgründe in den Meeresteilen von Neu-Guinea aufzusuchen. Am 24. wurden die Karolinen gesichtet, am 1. Januar 1832 die Linie passirt, um wenige Tage darauf in die Nähe der Fead-[Abgarris-]Inseln zu gelangen. Sie waren

1) Basadie, Urabi und Unaga bei DE BOER.

2) S. oben, p. 19 Anmerkg. 1.

3) G. F. Baron VON DERFELDEN VAN HINDERSTEIN nimmt an, dass DE BOER sich bei der Angabe der Stromrichtung verschrieben habe und eine nordwestliche gemeint gewesen sei. (Mémoire analytique, pour servir d'explication à la carte générale des possessions Néerlandaises dans le Grand Archipel Indien. La Haye 1841, p. 46). Er nimmt die von DE BOER geäusserte Vermutung bereits als Tatsache hin und lässt dementsprechend die Halbinsel Van den Bosch auf seiner Karte (Algemeene Kaart van Nederlandsch Oost-Indië. 1842. Bl. 8) als Eiland erscheinen. Diese hypothetische Insel wurde im Verein mit den übrigen Inseln der Westküste unter dem Namen Oranje-Nassau-Archipel zusammengefasst.

4) Zu Ehren des Marineintendanten J. P. C. RULOFFS in Batavia, der aber auf den meisten Karten eine Verstümmelung in ROELOFFS erfahren hat. Der einheimische Name lautet Nusa Wulan, wobei indessen zu bemerken ist, dass damit bis vor kurzer Zeit eine an der Westküste von Kumawa liegende Halbinsel bezeichnet wurde (Nova Guinea. I, p. 81, 339). Zuerst gesehen wurden sie von JACOB BORNÉ am 26. Dezember 1655 (Nova Guinea. I, p. 106). Die Lage einer dieser Inseln — welcher wird aber nicht gesagt — wurde am 16. Dezember 1904 von R. POSTHUMUS MEYJES zu 4° 7′ 59″ S., 132° 57′ 4″ E. bestimmt (De Zuidwest Nieuw-Guinea-Expeditie 1904/5. Leiden 1908, p. 345).

5) The natural History of the Sperm Whale .... To which is added a sketch of a South Sea whaling Voyage. 2. ed. London 1839, p. 295—332.

bewohnt und prangten bis zum Strande in frischem Grün. Am 5. Januar ging es an den Anthony Caen-[Tanga-] und den St. Jan-Inseln [1]) vorbei, worauf am 7. in den St. Georg-Kanal eingelaufen wurde. Von einem Sturme überfallen, sah das Schiff sich zum Verlassen der Strasse gezwungen und segelte am 15. nach den Lusançay-Inseln, über die leider nichts Näheres mitgeteilt wird. Der Name der hierauf besuchten Insel, die zu den Louisiaden gehört und auf der Kokosnüsse geraubt wurden, wird verschwiegen.

Am 20. befand die „Kent" sich in der Nähe der Bougainville-Insel. Da es nur gelungen war, eines einzigen Walfisches habhaft zu werden, beschloss man nach den Marianen zu segeln, wo man sich zunächst mit Proviant versehen wollte. Am 29. kam Neu-Mecklenburg zum zweitenmale in Sicht. Zwei Tage später lag das Schiff unter 3° 5′ S., 150° 50′ E. an der Leeseite von St. Jan [2]).

Des Morgens um 10 Uhr wurden zwei Boote nach der Südküste gesandt, um womöglich einige Yams [3]) zu erlangen. Sie waren noch eine halbe Schiffslänge vom Strande entfernt, als ihnen bereits ein Eingeborener mit etwa einem Dutzend dieser Knollen entgegenkam, wofür ihm ein Stück Eisen verabfolgt wurde. Rasch verbreitete sich die Mähre von dem vorteilhaften Tausch unter der Bevölkerung und innerhalb zweier Stunden war jedes Boot bis zur Hälfte beladen. Mit Anbruch des Abends konnten sie mit voller Ladung zurückkehren. BEALE teilt mit, dass die Leute das krause, rot-oder weissgepuderte Haar in Gestalt einer mächtigen Perrücke trugen. Sein Bericht ist der erste, den wir über eine Begegnung dieser Insulaner mit Europäern besitzen, die Art des Verkehrs macht es aber wahrscheinlich, dass bereits andere Schiffe hier die Knollenfrüchte erworben hatten. Als die Boote am nächsten Morgen wiederum nach der Insel abgingen, fanden sie die Eingeborenen bereits am Strande ihrer mit neuen Vorräten harrend. Hierauf wurde die Fahrt in NE. fortgesetzt. Am 9. Februar befand die „Kent" sich unter 159° 40′ S., nachdem tags zuvor die Linie geschnitten worden war.

Am 21. Februar wurden die Marianen erreicht. Später ging es nach den Bonin-Inseln und hier ging BEALE am 1. Juni auf die dort liegende „Sarah and Elizabeth" über. Nach einem Besuch der Hawaii-Inseln erfolgte die Rückfahrt auf dem Wege um das Kap Hoorn, worauf am 3. Februar 1833 der heimatlichen Boden wieder betreten wurde.

---

1) Zu den sogenannten einheimischen Namen Wuneram, Woneram, Anir, Aneri und Janir, ist neuerdings die Bezeichnung Feni oder Fini hinzugekommen (Feni-Inseln und Ankerplätze an der Ostküste von Neu-Mecklenburg. Deutsche Admiralitätskarte N°. 411. Berlin 1909., auch OTTO SCHLAGINHAUFEN. Orientierungsmärsche an der Ostküste von Neu-Mecklenburg. Mittlg. aus den Deutschen Schutzgebieten. XXI. Berlin 1908, p. 215, ferner Globus. XCV. 1909, p. 71). Für G. FRIEDERICI wurde dies ein Anlass, um energisch für den Namen Anir einzutreten, mit der sonderbaren Begründung, dass er bei den Bewohnern der meisten umliegenden Inseln, also Fremdlingen, im Gebrauch ist und trotzdem K. SAPPER zugestehen muss, dass auf St. Jan selbst Feni bevorzugt wird. (Anir oder Feni? Globus. XCVII. 1910, p. 50—51). Es kommt doch in erster Linie darauf an den einheimischen, also wirklichen Namen in Erfahrung zu bringen. Ich kann nur wiederholen, dass man die alten historischen Namen nicht aufgeben sollte, am allerwenigsten, wenn man an ihre Stelle nur etwas Unsicheres setzen kann.

2) BEALE macht bei dieser Gelegenheit die recht naive Bemerkung, dass die [Sir Charles] Hardy-Inseln, nämlich die Nissan-Gruppe und die Hunter-Inseln nicht bestehen, da nichts davon zu bemerken gewesen sei. Eine Hunter-Insel wird allerdings in dieser Gegend meines Wissens nirgends erwähnt.

3) Yam ist aus einer Verstümmelung des Wortes Niames der Eingeborenen von Haïti entstanden. (Linnaea von Schlechtendal. VIII. 1833 Lit. Ber., p. 66—75). Es werden damit allgemein die essbaren Knollen einer *Dioscorea* bezeichnet, die auch Ignamen, Bataten oder Ubi genannt werden.

Kapt. **Fraser** 1832.

Das Schiff „Planter", Kapt. FRASER, segelte am 15. Juni 1832 von Plymouth nach Sydney. Nachdem Port Jackson am 21. November wieder verlassen worden war, wurde 8 Tage später die Norfolk-Insel erreicht und kam Neu-Guinea am 7. Dezember in Sicht. Nach dem Durchfahren der Dampier-Strasse wurde Kurs nach Manila gesetzt, wo die Ankunft am 6. Januar 1833 erfolgte [1]).

Sehr dürftig sind FRASER's eigene Mitteilungen [2]). Er erwähnt die Kanus der Eingeborenen von Neu-Pommern und fügt hinzu, dass die Küsten dieser Insel sehr fruchtbar seien, da zu jeder Jahreszeit sich erfrischende Regenschauer einstellten. Für die von Australien während des SE-Monsuns kommenden Schiffe empfiehlt er die Dampier-Strasse und die nördlich von Neu-Guinea führende Route.

Schiff „**Joesoer**" und Brigg „**Nautilus**" 1833.

Über die Fahrten nach der Triton-Bai während des Jahres 1833 ist ausserordentlich wenig bekannt geworden. Am 23. Februar gingen mit dem Kauffahrteifahrer „Joesoer" die Leutnants F. A. L. JACKSON und J. F. HOLTROP sowie der Sanitätsoffizier G. S. MULLER, der schon am 27. Mai dem Klima zum Opfer fiel, dorthin ab. Die beiden erstgenannten sollten J. J. WOLFF und C. TERWOGT, die erst im Oktober des vorigen Jahres die Reise nach Fort Du Bus angetreten hatten, wegen Erkrankung ablösen. Am 2. April war das Schiff nach Amboina zurückgekehrt [3]).

Th. N. Muller 1833.

Wie A. HAGA mitteilt, lag die unter dem Befehl des Lt. z. See TH. N. MULLER stehende koloniale Brigg „Nautilus" während der Zeit vom 23.—31. Oktober vor dem Fort Du Bus vor Anker [4]). Ferner wird erwähnt, dass der Leutnant J. F. HOLTROP Krankheit halber zurückkehren musste. Der zu seinem Ersatz abgegangene A. A. H. V. CORNESSE DE LA MAIDE verschied bereits am 8. Dezember [5]).

Anonymus 1833.

G. L. DOMENY DE RIENZI teilt aus dem Journal eines englischen Offiziers mit, dass dieser mit seinem Schiffe am 4. Juni 1833 aus Port Jackson ausgelaufen sei. Am 18. habe man die Eastern Fields gesichtet und am nächsten Tage das Boot-Riff passirt, worauf auf dem Wege durch die Pandora-Einfahrt die Murray-Insel [Mèr] erreicht worden sei. Der Gewährsmann schildert Begegnungen mit den Eingeborenen, fügt ein kleines Wörterverzeichnis bei und berichtet, dass das Schiff noch am 23. vor der Insel gelegen habe [6]).

---

1) ALICK OSBORNE. Notes on the States and Prospects of Society in New South Wales, with an Historical, Statistical, and Topographical Account of Manilla and Singapore. London 1834. (Nach dem Referat im Nautical Magazine. III. 1834, p. 238).

2) Discovery of William the Fourth Group of Islands, Pacific Ocean. Interview with the Natives of the Royalist Group. Canoes of New Guinea. Passage from Australia to India. Nautical Magazine. III. 1834. p. 76.

3) A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. II. Batavia 1884, p. 63, 64.

4) P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA. Reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea. 's Gravenhage 1879, p. 380.

5) A. HAGA. l. c. pag. 64.

6) Océanie. III. Paris 1837, p. 334—339.

Kapt. Taylor und Kapt. Lusk 1833

Die Schiffe „Helen", Kapt. TAYLOR, und „George Hibbert", Kapt. LUSK, traten am 23. Juni 1833 gemeinschaftlich die Fahrt von Sydney nach der Torres-Strasse an und wählten dazu die Innere Route. Infolge heftiger Stürme erlitt diese Fahrt eine siebentägige Unterbrechung und, endlich bei der Wednesday-Insel angelangt, mussten die Schiffe sich heftiger Südwestwinde wegen abermals 4 Tage vor Anker legen. Nachdem am 22. Juli die Booby-Insel erreicht worden war, setzte die mit Lebensmitteln geladene „Helen" ihre Fahrt nach dem Swan-Fluss fort, während der „George Hibbert" Kurs nach Singapore nahm.

John Brigstock 1833.

Das Schiff „Westmoreland", Kapt. JOHN BRIGSTOCK, durchfuhr 1833 unbehindert die Torres-Strasse und langte am 27. Juli bei der Booby-Insel an. Auf dem Wege dorthin wurde, am Cockburn-Riff liegend, ein Schiff gewahrt, das, wie man vermutete, der vom Kapt. WARDLE geführte „Richard Bell" war [1]).

David Roxburgh 1833.

Das Schiff „Enchantress", Kapt. DAVID ROXBURGH, verliess Sydney am 14. Juli 1833 in Begleitung des „Jupiter". Am 2. August wurde das Barrier-Riff bei den Sir Charles Hardy-Inseln passirt und abends bei dem ersten Sandhill geankert. Am 3. wurde die Bird-Insel, am 4. die York-Insel erreicht, worauf am 5. mittags die Ankunft vor der Booby-Insel erfolgte.

F. P. Blackwood 1833.

Einer kurzen Mitteilung ist zu entnehmen, dass das von F. P. BLACKWOOD befehligte Kriegsschiff „Imogene" im September 1833 die Torres-Strasse durchfuhr. Es hatte dazu die Innere Route gewählt und war bei dieser Gelegenheit auf einen Felsen aufgestossen. Die Schiffe „Strathfieldsay" und „Asia" hatten an dem nämlichen Tage wie die „Imogene" den Weg durch das Barrier-Riff eingeschlagen und auf der Durchfahrt ein von der Mannschaft verlassenes Wrack wahrgenommen [1]).

Fort Du Bus 1834.

Noch weit spärlicher als während der vorhergegangenen Jahre fliessen die Quellen über die Ereignisse an der Triton-Bai während des Jahres 1834. Man erfährt, dass gegen Mitte desselben der Leutnant J. B. DE BRABANT und der Sanitätsoffizier L. LENHEIM dorthin versetzt worden waren, während der einige Monate später erkrankte F. A. L. JACKSON durch H. G. BOON ersetzt werden musste. Im Hinblick auf die vielen Erkrankungen war die Militärverwaltung dazu übergegangen einen halbjährlichen Wechsel der Garnison vorzuschreiben [2]).

J. G. Moore 1834.

Der von J. G. MOORE geführte „Charles Eaton" segelte am 29. Juli 1834 von Sydney mit der Bestimmung nach Kanton ab. Die Fahrt nach der Torres-Strasse war anfänglich von günstigem Wetter begleitet, doch begann es gerade bei der Annäherung an das Barrier-Riff

---

1) PHILLIP P. KING. Extract of a Letter from Captain Blackwood on the advantages of the Inner Route. Nautical Magazine. III. London 1834, p. 712.

2) A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. II. Batavia 1884, p. 65, 66.

trübe und regnerisch zu werden. Am 15. August gelangte man an das Great Detached Reef, das aber zu spät bemerkt wurde, so dass das Schiff aufstiess und sofort zum Wrack wurde [1]). Von den 4 Booten konnte nur das grösste flott gemacht werden, auf dem sich W. GRINDELL, L. CONSTANTINE und G. PIGOTT sofort entfernten. Am nächsten Morgen gesellten sich zu ihnen noch die Matrosen R. QUIN und J. WRIGHT, die das Boot schwimmend erreichten. Bei der später eingeleiteten Untersuchung gaben die erstgenannten die Erklärung ab, dass es ihnen unmöglich gewesen sei, weitere Menschenleben zu retten und dass am folgenden Morgen niemand mehr an Bord zu bemerken gewesen wäre. Beide Angaben erwiesen sich als unwahr. Die Absicht, nach dem Durchfahren der Torres-Strasse nach Timor zu segeln, wurde durch die Strömung vereitelt. Das Boot trieb nach den Timor Laut-Inseln ab und gelangte nach Ablauf von 15 Tagen an die Ostküste der Insel Jamdena, wo es von den Eingeborenen verfolgt und nach dem Dorfe Olilit aufgebracht wurde. Nach einem 13 Monate währenden Aufenthalt traf eine von Amboina kommende Handelsprau ein, worauf den Gefangenen die Freiheit geschenkt wurde gegen das Versprechen, alsbald auf einem englischen Schiffe mit Munition und Waffen zurückzukehren, um die Häuptlinge in den Stand zu setzen sich ihrer Feinde zu erwehren. Die Ankunft der 5 Schiffbrüchigen in Amboina erfolgte am 7. Oktober 1835.

Da die drei anderen Boote des „Charles Eaton" zerschellt waren, machten die an Bord Zurückgebliebenen sich daran, ein grosses Floss zu verfertigen, das in 7 Tagen vollendet war. Da es zu klein war, um alle aufzunehmen, gingen zunächst der Kapitän J. G. MOORE, der Schiffsarzt J. GRANT, ein Hauptmann D'OYLY nebst Frau und zwei Söhnen, ein Passagier namens ARMSTRONG sowie zwei Matrosen auf dasselbe über. Am nächsten Morgen fand man das Tau, mit welchem es an dem Wrack festgehalten wurde, durchschnitten, während von dem Floss selbst keine Spur zu entdecken war. Nunmehr wurde von dem Rest der Mannschaft ein neues gebaut, das nach Ablauf einer Woche fertig war. Nachdem es vom Wrack abgestossen war, trieb es in westlicher Richtung weiter, worauf nach Verlauf von zwei Tagen eine Insel passirt wurde, während zu gleicher Zeit noch mehrere geradeaus bemerkt wurden. Bald darauf kam ein von 10—12 Eingeborenen bemanntes, grosses Kanu auf die Schiffbrüchigen ab, die anfänglich zögerten der von freundlichen Geberden begleiteteten Einladung, in demselben Platz zu nehmen, Folge zu leisten, da die Gestalten wenig vertrauenerweckend waren. Auf Anraten des Kadetten TH. CHING ging man schliesslich doch auf das Kanu über, das darauf nach der Insel Bōydān [2]) ruderte. Hier angelangt, legten die erschöpften Schiffbrüchigen sich alsbald auf den Boden zum Schlafen nieder, welchen Umstand die Eingeborenen

---

1) J. LORT STOKES. Discoveries in Australia. I. London 1846, p. 440—453, nach Mitteilungen von OWEN STANLEY

W. E. BROCKETT. Narrative of a Voyage from Sydney to Torres Straits in Search of the Survivors of the „Charles Eaton". Sydney 1836 (unzugänglich).

T. E. WEMYSS. Narrative of the Melancholy Shipwreck of the Ship „Charles Eaton", and the inhuman Massacre of the Passengers and Crew; with an Account of the rescue of two Boys from the hands of the Savages in an Island in Torres Straits. Stockton & London 1837 (unzugänglich).

P. P. KING. Eastern Entrances to Torres Strait, with the Tracks of H. M. Colonial Sch^r. Isabella and E. I. C. Sl. Tigris. In search of the survivors of the Charles Eaton. London 1838. Hydrogr. Office N°. 1177. Wiederabdruck Nautical Magazine. VI. 1837, p. 662—663.

Nach einer Angabe von OWEN STANLEY (p. 444) hat KING auch einen in Sydney veröffentlichten Aufsatz über diesen Schiffbruch verfasst.

2) Sie wurde von OWEN STANLEY für die Hannibal-Insel angesehen.

benutzten, um ihnen, mit Ausnahme der beider Schiffsjungen JOHN IRELAND und J. SEXTON, die Schädel einzuschlagen und die Leichname nach Abtrennung der Köpfe den Fluten zu übergeben.

Am nächsten Morgen wurde die Insel unter Mittname der Schädel verlassen und nach einer anderen Insel, Pullan genannt, gerudert, wo die beiden Söhne von D'OYLY vorgefunden wurden. Der ältere, GEORGE, berichtete, dass mit ihrer Ausnahme sämtliche Insassen des Flosses ermordet worden seien. Nach zweimonatlichem Aufenthalte trennten sich die Eingeborenen. Der eine Teil nahm SEXTON und GEORGE D'OYLY mit, während IRELAND und WILLIAM D'OYLY bei dem anderen verblieb, der zunächst eine kleine Insel aufsuchte, die nach 24 stündigem Aufenthalt verlassen wurde, um nach einer anderen zu fahren, die Pullan sehr ähnlich war. Nach einem 14 Tage währenden Aufenthalte wurde die Fahrt in nördlicher Richtung fortgesetzt. Unterwegs wurde wiederholt auf Inseln gelandet, bis eine erreicht wurde, auf der man einen Monat blieb [1]). Alsdann ging es nach der Darnley-Insel weiter, die die Eingeborenen Aroob (lies Èrub) nannten. Nach Ablauf von 14 Tagen wurde nach Sir-reb [2]) bei Aurid gerudert, wo der Aufenthalt so lange währte, bis DUPPAR, ein Murray-Insulaner, dort eintraf und die beiden Gefangenen erstand. Er nahm sie erst mit nach der Darnley-Insel und darauf zu dauerndem Aufenthalte nach seiner Heimatinsel Mèr.

Bei einer Gelegenheit wurde IRELAND von DUPPAR auf einer Fahrt nach Neu-Guinea mitgenommen, wo, wie dies häufig geschah, Pfeile, Bogen, Kanus und Federn im Austausch gegen Muscheln erworben werden sollten. Schliesslich wurde jener auf der Darnley-Insel zurückgelassen, aus Furcht, dass er getötet oder gestohlen werden könnte. Als DUPPAR mit seinen Genossen die Campbell-Insel [Sapker] erreicht hatte, geriet er in einen Streit, bei dem mehrere Einheimische verwundet wurden, worauf er es vorzog schleunigst nach der Darnley-Insel zurückzukehren. Wie wir sehen werden, wurden die beiden D'OYLY's von CHARLES M. LEWIS am 19. Juni 1836 gerettet.

Benjamin Morrell 1834—35.

Dank denjenigen, welche nun einmal nicht alle werden, gelang es MORRELL die Mittel zu erhalten, um den Klipper „Margaret Oakley" (230 Tons), nach den an Tripang so überaus reichen Inseln in die Fahrt zu bringen. Das von einem Teilnehmer, THOMAS JEFFERSON JACOBS, verfasste Buch [3]) ist aber noch weit erbärmlicher als das, in welchem MORRELL seine früheren Reisen geschildert hat [4]). Es strotzt geradezu von Unwahrheiten, und stellenweise ist es überhaupt unmöglich sich in diesem Lügengewebe zurecht zu finden.

Von den beiden Eingeborenen, die MORRELL 1830 entführt hatte, war MONDAY inzwischen gestorben, so dass nur SUNDAY, dessen wahrer Name TELLUM-BY-BY-DARCO lauten sollte, die Rückfahrt in die Heimat antreten konnte. Am 9. März 1834 segelte die „Margaret Oakley" aus dem Hudson aus, gelangte am 14. Juni nach Mauritius, um am 22. Oktober in der Kajeli-Bai auf der Insel Buru vor Anker zu gehen [5]). Zwei Tage später wurde die Fahrt

1) STOKES vermutet, dass damit ein Eiland gemeint gewesen sei, das zu den Sir Richard Burke-Inseln von LEWIS gehört.

2) Es ist dies die Marsden-Insel.

3) Scenes, Incidents, and Adventures in the Pacific Ocean, or the Islands of the Australian Seas, during the cruise of the clipper Margaret Oakley under Capt. BENJAMIN MORRELL. New-York 1844, p. 16 ff.

4) Bei dieser Gelegenheit möge daran erinnert werden, dass auch seine antarktische Reise beanstandet worden ist. Staff-Commander J. E. DAVIS war sogar „morally convinced that the voyage never was made (R. V. HAMILTON. On MORRELL's Antarctic Voyage in the year 1823. Proceed. R. Geogr. Soc. XIV. 1869, p. 153).

5) Von diesem Tage an sind alle Datumangaben unterdrückt worden.

durch die Ceram-See fortgesetzt, die Inseln Gébé und Ju wurden passirt und dann längs der Nordküste von Waigëu gesegelt, wo in der Nähe der Insel Bon geankert wurde. Nach zweitägigem Aufenthalt ging es in östlicher Richtung weiter, längs den Südküsten von Supiori und Wiak, an den Padaaido-Inseln vorbei, nach der Nordküste von Neu-Guinea. Zwei Tagereisen hinter der Insel Insu Moār, also etwa in der Gegend der Matterer-Bai, kamen Eingeborene an das Schiff, die Kokosnüsse und Steinbeile feilboten. „They invited us politely to come on shore, and said that, in one moon, they would bring us plenty tortoise-shell, pearl-shell, pearls, paradise-birds, ambergris, bêche-de-mer, gold dust, ostrich plumes, ivory, camphor, nutmegs, edible birds' nests, palm oil, diamonds, &c." Unter diesen Produkten finden sich eine Anzahl, die den Eingeborenen nicht einmal dem Namen nach bekannt sind.

Auf der Weiterfahrt gelangte MORRELL unter 2° 40' S., 141° 15' E. vor den Eingang einer schönen Bai, die Reynolds-Bai, zu Ehren von J. N. REYNOLDS in New York, genannt wurde. Sie ist nichts anders als der bekannte Angriffshafen [Anse de l'Attaque]. Der Klipper wurde hier von einer Flottille von Kanus angegriffen. Nachdem während zweier Tage die Fahrt in östlicher Richtung fortgesetzt worden war, wurde NzE-Kurs eingeschlagen, um nach der Morrell-Gruppe und insbesondere nach der Insel Nyappa der Geburtsstätte SUNDAY's zu gelangen. Da dieser aber den Wunsch äusserte, zunächst auf dem Eiland Riger zu landen, wo das Volk seiner Mutter wohnte, so wurde dorthin gesteuert und sie am folgenden Morgen erreicht. Sie stellte einen unmittelbar aus dem Meere sich erhebenden Kegel dar, an dessen Abhang in etwa ein Drittel Höhe die gewaltige Dampfquelle Tomboner sich befand. SUNDAY wurde von den Eingeborenen wiedererkannt und ihm ein festlicher Empfang bereitet, wie ihn nicht einmal NAPOLEON bei der Rückkehr von Elba zuteil geworden war. JACOBS tischt ferner das Märchen auf, dass Riger zuerst von einem gewissen LAVEAUX, einem Wundarzt, der zum Geschwader von LAPÉROUSE gehört habe, besiedelt worden sei, indem er eine oder mehrere Frauen von Nyappa erhalten und mit ihnen Kinder gezeugt habe [1]). Nach dem Besuch von Riger segelte das Schiff nach Nyappa, das aus 3 zentralen Bergen bestehend, deren höchster 600 feet hoch war, geschildert wird. Nachdem SUNDAY hier abgesetzt worden war, wurde zu einer weiteren Untersuchung der Morrell-Gruppe geschritten, die sich ausser aus den grösseren Nyappa, Garove, Mundawpa und Riger, noch aus den kleineren Beo, Lote und Car-car &c. zusammensetzte. Zahlreiche Korallenriffe sollten sich von ihnen aus meilenweit ins Meer erstrecken. Es findet sich im Norden von Neu-Guinea oder von Neu-Pommern keine Inselgruppe, die der Beschreibung von JACOBS entspricht. Man könnte ja an die Le Maire-oder an die Französischen Inseln denken, aber auch die angeführten Namen sind fingirt [2]).

---

1) J. DUMONT D'URVILLE war bereits zu der Überzugung gelangt, dass MORRELL seine Leser nur zum besten halte (Voyage au Pôle Sud et dans l'Océanie. Histoire du voyage. I. 1841, p. 106). In bezug auf die angeblichen Kinder des LAVEAUX heisst es bei ihm, dass ein Herr HOBSON in Concepcion ihm 1838 erklärt habe: „Son livre n'était qu'un tissu de mensonges et l'histoire des enfants du chirurgien de Lapérouse ne devait être qu'un conte imaginé par cet homme pour engager le gouvernement français à lui confier un navire (l. c. III, p. 106).

2) Nur der Name Car-car [Kar-Kar] ist bekannt und zwar als Synonym für Krakar [Dampier-Insel]. Andererseits weisen manche Angaben darauf hin, dass in der Morrell-Gruppe die Französischen Inseln zu suchen sind, die MORRELL gesehen haben muss, deren Existenz er aber hartnäckig verschweigt. So hat die Garove-Bucht auf der angeblichen Insel Garove Ähnlichkeit mit dem Johann Albrechthafen [Balangori-Bucht] an der Südküste von Deslacs (Nachrichten Kaiser Wilhelms-Land. XIV. 1898, p. 50). Die in ihm liegende Insel Bonakare-Kare würde der Wharf-Insel von JACOBS (l. c. pag. 92) entsprechen.

Zwei Tage nach dem Verlassen der Morrell-Inseln ertönte der Ruf „Land in Sicht". Man befand sich mit einemmale an der Ostküste von Neu-Irland, umfuhr darauf das St. Georg-Kap, durchsegelte den St. Georg-Kanal und gelangte längs der Nordküste von Neu-Pommern, das JACOBS Bidera nennt, bis zum Kap Gloucester. Alsdann wurde die grosse, nach DANIEL WEBSTER benannte Webster-Bai aufgesucht. Östlich davon wurde ein tätiger Vulkan bemerkt, der den Namen Morrell-Vulkan erhielt. Nach dem Umfahren einer Halbinsel wurde in eine grosse Bucht, die Barretuno-Bai, eingelaufen und das angrenzende Gebiet zu einem längeren Aufenthaltsort ausersehen [1]. Nach dem Wiederauslaufen schlug die „Margaret Oakley" NW z W-Kurs ein, der sie an der Sherburne-Bank vorbei [2]) bis westlich von den Hermit- [Luf-] Inseln führte. An dem darauf folgenden Tage wurde das Nordwestende der Grossen Admiralitäts-Insel, für die JACOBS den angeblich einheimischen Namen Marso einführt, erreicht. Mit gewaltiger Übertreibung wird behauptet, dass die ganze Nordküste von einer Kette kleiner, von Korallenriffen umgebener Inseln begrenzt werde, wodurch eine Lagune, die Morrell-Lagune, entstanden sei, die in ihrer ganzen Länge durchfahren werden könne und im östlichsten Teile in einer tiefen Bucht ihr Ende finde. Nachdem ein Ausweg gefunden war, wurde an dem Ostende der Insel eine tiefe Bucht entdeckt, die den Namen Root-Bai, nach B. C. ROOT in New-York, erhielt und die vielleicht dem Hyäne-Hafen entspricht. Root-Strasse nannte man die Meerenge zwischen der Küste und der nächsten im Osten liegenden Insel (Pāk). Nachdem die Ostküste noch eine Strecke verfolgt worden war, wurden die Admiralitäts-Inseln verlassen, worauf man bereits am nächsten Tage bei den Duke of Portland-Inseln, deren 6 gezählt wurden, eintraf [3]). Einen Tag später befand der Klipper sich an dem Westende von Neu-Hannover, dem JACOBS den Namen Pelego gibt. Längs der Westküste dieser Insel weiterfahrend, wird eine kleine, mit Kokospalmen bedeckte Insel passirt, die den Namen Inman-Insel, nach JOHN INMAN in New-York, erhält. Am nächsten Morgen war das Südwestende von Neu-Hannover erreicht worden, um einen Tag später, nachdem längs der Südküste gesegelt worden war, bei der Byron-Strasse einzutreffen. Darauf ging es längs der Küste von Neu-Mecklenburg, das Emeno genannt wird, weiter an der Sandwich-Insel vorbei. Noch einen Tag später wurde eine kleine Insel, Diamond-Insel, entdeckt und am nächsten Tage in einer grossen Bucht, nach dem Dichter SAMUEL WOODWORTH Woodworth-Bai genannt, geankert. Einen Tag später lief die „Margaret Oakley" in den St. Georg-Kanal ein, den JACOBS in Carteret-Strasse umtauft. Von Neu-Lauenburg wird gesagt: „York Island may to be said to be a towering mountain, covered with forests. Its southwest end is composed of a lofty clay cliff, which is denuded and gashed into chasms by the washing of mountains torrents during the prevalence of heavy rains". Es geht aus dieser ganz falschen Beschreibung hervor, dass MORRELL niemals den St. Georg-Kanal durchfahren hat.

Nachdem in einer Bucht an der Nordwestseite von Neu-Pommern Wasser und Brennholz

---

1) Die Webster-Bai könnte möglicherweise der östlich von den Duportail-Inseln liegenden Bai, der Morrell-Vulkan dem Nordsohn und die Barretuno-Bai der Hixon-Bai entsprechen.

2) Seit G. WHITE diese Bank 1824 entdeckte, hat sie sonst niemand wieder gesichtet, und das deutsche Kriegsschiff „Elisabeth" machte sich sogar am 15. November 1885 die vergebliche Mühe sie aufzusuchen (Annalen der Hydrographie. XIII. 1885, p. 201). Siehe auch Nova Guinea. I, p. 318—319.

3) Es sind 3 grössere Inseln Tingwon, Kolenusa und Beligila, eine kleine Nusa Mani und eine noch kleinere ohne Namen (Tingwon-Gruppe [Portland-Inseln] 1 : 50 000. Deutsche Admiralitätskarte N°. 413. Berlin 1909).

eingenommen worden war, ging es längs der Nordküste weiter, und dann wurde aufs neue längerer Aufenthalt in der Webster-Bai genommen. Auf der Weiterfahrt wurde Kap Gloucester und darauf Kap Ann [Annen-Spitze] erreicht, um zwischen Tupinier, das die Eingeborenen Lusi nennen sollen, und der Ritter-Insel, die JACOBS Cone Island nennt, hindurch zusegeln. Längs der Rook-Insel fahrend, wurde an ihrer Südostseite eine Insel entdeckt, die mit der erstgenannten durch ein Riff verbunden war. JACOBS nennt sie Gonoro [1]) und gibt auch der Meerenge zwischen Rook und dem Festlande von Neu-Guinea den Namen Gonoro-Strasse. Nach einem wenige Tage währenden Aufenthalt wurde die Dampier-Strasse abermals gequert und längs der Südküste von Neu-Pommern die Fahrt fortgesetzt. Von den angeblichen Erlebnissen möge nur mitgeteilt werden, dass JACOBS dort einen „huge panther" gesehen haben will. Einer Anzahl Inseln und Buchten, die mit den tatsächlich vorhandenen nicht identifizirt werden können, wurden Namen gegeben.

Nach dem Umfahren von Kap Orford ging der Kurs über die Salomo-Inseln, die Neu-Hebriden und Norfolk nach Sydney, von wo aus über die Louisiaden nach Neu-Pommern zurückgekehrt und in dem nicht zu ermittelnden Clay Harbour geankert wurde. Darauf soll die Insel Gonoro wieder aufgesucht worden sein, um nach fünftägigem Aufenthalte aufs neue nach Neu-Pommern zu fahren und dort die aus Sydney mitgebrachten Reben einzupflanzen. Ferner wird es für angebracht gehalten, einmal wieder die Morrell-Inseln aufzusuchen und nach einem Abstecher nach den Admiralitäts-Inseln dorthin zurückzukehren. Alsdann segelt die „Margaret Oakley" nach Buka (Salomo-Inseln), geht wenige Tage darauf wieder nach Neu-Pommern, um verschiedene „Entdeckungen" zu machen. Dann wird endgültig von ihr Abschied genommen und die Nordküste von Neu-Guinea aufgesucht. Nachdem JACOBS den Leser so lange Zeit am Narrenseile herumgeführt hat, beginnt er etwas ernsthafter zu werden. Der Klipper trifft nämlich bei den 3 unter 2° 09′ S., 139° 49′ E. liegenden Inseln Fadan, Yasoo und Aroo ein, wo MORRELL von den Eingeborenen freundlich aufgenommen wurde. Sie lauten in Wirklichkeit Fadān [Podena], Jarsun und Anus. Da diese Namen damals noch nicht bekannt waren, so geht aus ihrer Mitteilung hervor, dass die Expedition die Inseln wahrscheinlich besucht hat. Als sie in westlicher Richtung weitersegelte, nahm das Seewasser eine schmutzige Färbung an, auch wurden einige Flussmündungen wahrgenommen [2]). Bei dem Eintritt in den Geelvink-Busen wurde die Insel Amnamma, womit Abĕré [Kurudu] gemeint ist, aufgesucht. Hier gelangte JACOBS „auf Grund eigener Untersuchungen" sowie der ihm vonseiten der Eingeborenen gemachten Mitteilungen zu der Überzeugung, dass er nunmehr das Delta des Flusses entdeckt habe, welcher das grosse Tal entwässert „in which are situated the ruined cities, and where roam the monsters". Er findet es befremdend, dass der Mamberomno, den er Bocander nennt, gänzlich unbekannt geblieben sei und endet seine Betrachtung mit den Worten: „I leave it to more learned heads than mine, and to future explorations of the great Bocander Valley, to decide whether it was not to the Garden of Eden, the residence of Adam and Eve, and that Papua was once an integral portion of the Continent of Asia, from which it has been rent assunder by flood or by some terrible convulsion of nature".

---

1) Sie dürfte mit dem Eiland gleichbedeutend sein, das P. SPRIGADE und M. MOISEL (Grosser Deutscher Kolonialatlas. N°. 26. Berlin 1909. Ergänzungs-Lief. 1.) unter dem Namen Galelum eingetragen haben.

2) Sie gehören dem Delta des Mamberomno [Amberno] an.

Von Abĕré ging die Fahrt nach Japen [Jobi], dessen Ostende unbewohnt gefunden wurde, „except some monkeys, who ran along the beach, grinning and chattering at us" [1]. Nachdem in zwei an der Südküste dieser Insel liegenden Buchten geankert worden war, will JACOBS auch längs der Ost-, Süd- und Westküste des Geelvink-Busens gefahren sein, doch ist das, was er über dieselben erzählt, eitel Flunkerei. Endlich trifft die „Margaret Oakley" auf der Reede von Doré ein und findet hier den Schoner „Sirius" vor Anker liegend, der im Auftrage von DATON (lies DEYGHTON) und DAVENBODY (lies M. D. RENNESSE VAN DUIVENBODE [2]) Handel treibt. Der Unsinn, den JACOBS über die hier liegenden Ortschaften mitteilt, kann füglich mit Stillschweigen übergangen werden. Die Weiterfahrt erfolgte längs der Nordküste der Nordwesthalbinsel an dem Kap der Guten Hoffnung vorbei zunächst nach dem Nordeingang der Sélé-[Galewo-] Strasse, wo Samaté, der Hauptort von Salawati, besucht und auch die Bekanntschaft des Radja gemacht wurde. Auf dem Wege durch die Sagewin-Strasse ging das Schiff in einer Bucht an dem Nordwestende vor Anker, die zu Ehren von JOHN HARPER in New-York den Namen Harper-Bai erhielt. Nach der Einnahme von Wasser und einem Besuch der gegenüberliegenden Insel Batan Ta wurde längs der Westküste von Salawati bis zum Südeingange der Sélé-Strasse weitergesegelt und dann nördlicher Kurs eingeschlagen. Die Insel Gébé wurde besucht, die Gilolo-Passage und die Morotai-Strasse durchfahren und endlich über die Sulu-Inseln nach Kanton gesegelt. Von dort aus ging die Fahrt nach Singapore, wo JACOBS die „Margaret Oakley" verliess, um auf einem anderen Schiff nach New York zurückzukehren.

Wie JACOBS später in Erfahrung brachte, scheiterte die „Margaret Oakley" im Port Dauphin auf Madagaskar in einem Sturme, doch wurde die Mannschaft gerettet und nach Mauritius gebracht. MORRELL soll nach England gelangt sein und ferner Paris und Westindien besucht haben. Endlich wird berichtet, dass er auf einem Klipper eine dritte Fahrt nach dem Stillen Ozean über das Kap der Guten Hoffnung (Afrika) und Mozambique angetreten, wo ein Fieberanfall seinem Leben am 28. Januar 1839 ein Ziel gesetzt habe.

M. Langenberg Kool 1835.

Bei Gelegenheit der Triton-Expedition war die Vermutung ausgesprochen worden, dass der von D. H. KOLFF im Jahre 1826 entdeckte Dourga-Fluss eine Meerenge darstelle. Um diese Frage zu entscheiden, erging an den Lt. z. See M. LANGENBERG KOOL der Befehl, auf dem Schoner „Postillon" eine eingehendere Untersuchung vorzunehmen [3]. Am 15. März 1835 wurde die Reede von Batavia in Begleitung eines Kreuzerbootes (kruisboot) [4]) verlassen und Amboina am 29. desselben Monats erreicht, wo sich zu den beiden Schiffen der unter dem Kommando des Lt. z. See BANSE stehende Schoner „Sireen" gesellte.

---

1) Für die mit der geographischen Verbreitung der Säugetiere nicht Vertrauten möge bemerkt werden, dass ebensowenig, wie es auf Neu-Pommern Panther gibt, auf Japen Affen gefunden werden.

2) Die genannten Herren hatten überdies nicht in Batavia, wie angegeben wird, sondern auf Ternate ihren Wohnsitz.

3) M. LANGENBERG KOOL. Discovery of a new strait at the Southwestern extremity of New Guinea, in the „Postillon" 1835. Journ. R. Geogr. Soc. VI. London 1836, p. 439; Berigt aangaande de ontdekking door hem gedaan, van eene Straat van Nieuw-Guinea. J. F. L. Schröder. Verhandelingen en berigten over eenige onderwerpen der Zeevaartkunde. (2) I. Amsterdam 1837—40, p. 606—617.

SALOMON MÜLLER. Reizen en onderzoekingen in den Indischen Archipel. I. Amsterdam 1857, p. 15, 21—23, 63—65.

4) Es sind dies kleine mit Malaien bemannte Regierungsfahrzeuge (Schoner oder Kutter).

Am 2. April wurde wieder ausgelaufen und zunächst bei der Insel Keffing (Ceram Laut-Inseln) angelegt, um einen Lotsen sowie einen Dolmetscher anzuwerben. Infolge der sehr ungünstigen Witterungsverhältnisse [1]) sah KOOL sich genötigt, das Kreuzerboot am 22. nach Amboina zurückzuschicken. Vier Tage später traf der „Postillon" an der Nordecke des Dourga-Flusses ein, und am 27. wurde auch die „Sireen" östlich davon vor Anker liegend bemerkt. Die am 30. von beiden Schiffen stromaufwärts begonnene Fahrt, auf der man wiederholt Begegnungen mit Eingeborenen hatte, endigte am 9. Mai mit derer vollständigen Durchsegelung der Strasse. Da der Geburtstag der Prinzessin MARIANNE gerade auf diesen Tag fiel, so wurde die neuentdeckte Meerenge [2]) sowie die durch sie von Neu-Guinea abgetrennte Insel ihr zu Ehren benannt [3]). Als der „Postillon" am 10. aus der Strasse auslief, bestimmte KOOL die Südwestecke zu 8° 18′ S. [4]) und sprach zugleich die Vermutung aus, dass der von KOLFF gesichtete Bartholomaeus-Fluss [5]) ebenfalls mit der Prinses Marianne-Strasse identisch sei.

Nach Beendigung der Aufnahmearbeiten am 28. Mai [6]), wurde am 30. in See gestochen, worauf die Ankunft in Amboina am 8. Juni und in Batavia am 3. Juli erfolgte.

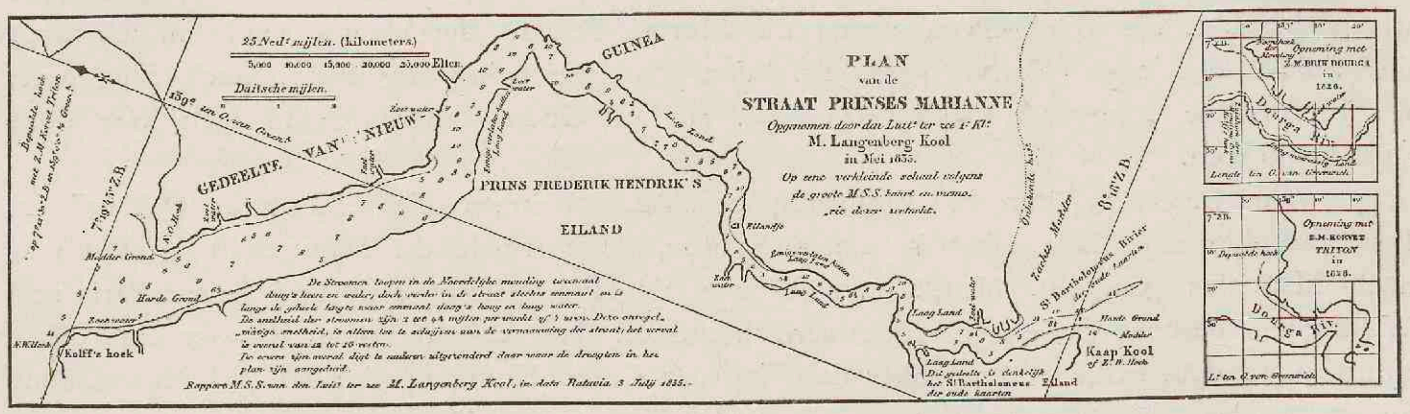


Fig. 4.

In einem Erlass des stellvertretenden Generalgouverneurs J. C. BAUD vom 11. September wurde bestimmt, dass für die Meerenge der Name Prinses Marianne-Strasse beizubehalten, für die grosse Insel an der Südwestecke aber die Bezeichnung Prins Frederik Hendrik-Eiland [7])

1) Trotz der ausdrücklichen Bemerkung, dass der Ostmonsun als eine für das Befahren der Südwestküste von Neu-Guinea ungeeignete Jahreszeit zu betrachten sei, hatte man sich die Erfahrung der Triton-Expedition nicht zu Nutze gemacht.

2) Man scheint gar nicht auf den Gedanken gekommen zu sein, den weit passenderen Namen Dourga-Strasse einzuführen. Die einheimische Name lautet Muli.

3) Genau 11 Jahre zuvor war KOOL Zeuge gewesen, wie die Insel Rakaanga (10° 2′ S., 161° 5′ W.), in der irrigen Voraussetzung, dass es sich um eine Entdeckung handle, auch den ephemeren Namen Prinses Marianne-Insel erhalten hatte (J. P. M. WILLINCK. Reize om de Wereld gedaan in de jaren 1823 & 1824. Breda 1836, p. 80).

4) Sie heisst Kombia (8° 16′ S.).

5) Wenigstens was KOLFF dafür angesehen hatte.

6) Die Karte wurde im verkleinerten Massstabe von G. F. Baron VON DERFELDEN VAN HINDERSTEIN (Algemeene Kaart van Nederlandsch-Indië 1842. Bl. 8 Nebenkarte) veröffentlicht. Unsere Fig. 4 stellt einen Wiederabdruck derselben vor.

7) Nach dem Prinzen FREDERIK HENDRIK, bekannter unter dem Namen Prinz HENDRIK, dem zweiten 1879 gestorbenen Sohne des Königs WILLEM II. der Niederlande.

einzuführen sei. Das auf demselben nahe dem Nordeingange der Strasse liegende Vorgebirge wurde Kap Kolff und das an dem Südeingange liegende Kap Kool genannt [1]).

Nachdem diese Entdeckung in den Niederlanden bekannt geworden [2]), war es der allezeit vorlaute G. LAUTS, der da behauptete, dass die Nordmündung der Prinses Marianne-Strasse sich bereits auf Karten aus der zweiten Hälfte des 17. und der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts unter dem Namen Keerweer eingetragen fände [3]), womit er nur einen bereits von anderer Seite gemachten Irrtum wiederholt [4]). Wie bereits früher nachgewiesen wurde, entspricht diesem Keerweer die Mündung des Digul [5]). Im Rechte ist LAUTS mit der Bemerkung, dass COOK den Ausfluss der Prinses Marianne-Strasse nicht gesehen habe; schade nur, dass weder dieser, noch überhaupt ein verständiger Mensch etwas derartiges behauptet hatte.

Robert L. Hunter 1835.

Im Jahre 1835 begegnen wir zum ersten Male ROB. L. HUNTER, dem Führer des Walfischfängers „Marshall Bennett". Er war einer der kenntnisreichsten Seefahrer im westlichen Teile des Stillen Ozeans, leider hat er sich nur dazu verstehen können, abgerissene, für die Navigirung wichtige Mitteilungen zu machen.

Als er sich im Oktober 1835 in der Nähe der Asia-Inseln befand, suchte er, in östlicher Richtung steuernd, St. Matthias zu erreichen, was sich aber, infolge der stark westlichen Strömung, als unmöglich erwies. Erst durch Änderung des Kurses in nördlicher Richtung, gelang es am 19. Oktober unter 2° 6' N., 134° 11' E. diese Strömung zu umgehen. Am 27. wurde unter 147° S. wieder in südlicher Richtung gesteuert, worauf alsbald St. Matthias gesichtet werden konnte. Am 30. ging es durch den St. Georg-Kanal und darauf nach den Treasury-Inseln [Mono], die zu den Salomo-Inseln gehören; bis zum 19. Dezember widmete er sich hier dem Walfischfang. Am 15. Januar 1836 ging HUNTER in der Bay of Islands, Nord-Insel von Neu-Seeland, vor Anker [6]).

Kapt. **Cobern** 1835.

Das Schiff „Jane and Henry", Kapt. COBERN, scheiterte Ende 1835 in der Torres-Strasse [7]).

Kapt. **Hobson** 1835.

Wie J. LORT STOKES mitteilt, war der Kapitän des Schiffes „Rattlesnake", HOBSON, der erste, der einen Postkasten auf der Booby-Insel errichtete [8]). Da sämtliche Schiffe die

1) Over de benaming van dit eiland en de ontdekte straat, alsmede over de positiën van eenige plaatsen op en langs de kust van Nieuw-Guinea. J. F. L. Schröder. Verhandelingen en berigten over eenige onderwerpen der zeevaartkunde (2) I. 1837—40, p. 618—619.

2) Algemeene Konst- en Letterbode. Haarlem 1836. I, p. 162.

3) Opheldering wegens de ontdekking van Prinses Marianne-Straat en Frederik Hendriks-Eiland. l. c. 1836. II, p. 226—228.

4) Verschillende berigten en opmerkingen. Tijdschr. toegewijd aan het Zeewezen. II. Amsterdam 1832. 2e afd., p. 16.

5) Nova Guinea. I. 1909, p. 54, 93.

6) Winds and Currents of the Pacific Ocean. Nautical Magazine. XII. London 1843, p. 1—6. Aus dem Register pag. 845, geht hervor, dass HUNTER der Verfasser dieser Mitteilung ist. Wiederabdruck in: ANDREW CHEYNE. A Description of Islands in the Western Pacific Ocean. London 1852, p. 167—168.

ROB. L. HUNTER. Remarks on Winds and Currents of the Pacific Ocean. Nautical Magazine. XXVIII. 1859, p. 251.

7) Nautical Magazine. V. 1836, p. 318.

8) Discoveries in Australia. I. London 1846, p. 371.

Torres-Strasse durch den Prince of Wales-Kanal verliessen, so war ihnen Gelegenheit gegeben, Briefe zur Weiterbeförderung zu deponiren und zugleich ihren Nachfolgern Kunde von dem Verlauf ihrer Fahrt zu geben.

Robert Brown 1835.

Auf dem Schiffe „New Grove" durchsegelte ROB. BROWN am 19. Mai 1835 ungefährdet die von ihm 1829 unter 12° 10' S. entdeckte Durchfahrt, der Brown-Einfahrt, durch das Barrier-Riff [1]).

John Coulter 1835.

Zu den fingirten Reisen muss, soweit sich dies auf Neu-Guinea und die benachbarten Inseln bezieht, diejenige des Arztes JOHN COULTER gerechnet werden. Seiner Aussage nach hatte er London im Jahre 1832 verlassen und war Anfang 1836 zurückgekehrt. Nachdem in einem 1845 erschienenen Werke seine Erlebnisse bis Tahiti eine Schilderung gefunden hatten [2]), liess er zwei Jahre später ein weiteres folgen, das eine Darstellung seiner bis zur Rückkehr erlebten Abenteuer bieten sollte [3]).

Seine ersten Fahrten mit Einschluss der nach den amerikanischen Küsten will COULTER auf dem von Kapitain LOCK geführten Walfischfahrer „Stratford" gemacht haben. Darauf will er aber in Kalifornien auf die amerikanische Brigantine „Hound", Kapitän TRAINER, übergegangen sein und auf dieser zunächst die Gilbert-Inseln und darauf, in westlicher Richtung segelnd, an die Ostküste von Neu-Mecklenburg gelangt sein. Stimmt bereits die Schilderung des Landes nicht mit der Wirklichkeit überein, so erregt es noch mehr unsere Verwunderung, wenn er einen Häuptling an Bord des Schiffes erscheinen lässt, der sich als ein Engländer, namens THOMAS MANNERS, entpuppt, der auf einem Walfischboot gedient hatte und 10 Jahre zuvor auf seinen Wunsch hier abgesetzt wurde [4]). Die Phantasie COULTER's lässt auch die Neu-Mecklenburger Kürbisse, die mit Kokosnussöl gefüllt sind, besitzen, das dazu dienen soll die Fackeln zu besprenkeln, um deren Leuchtkraft zu erhöhen. Auch der Gott KANUA, den die Eingeborenen angeblich verehren, ist eine bis zum heutigen Tage unbekannte Persönlichkeit geblieben. Nach dem Verlassen von Neu-Mecklenburg wurde Neu-Hannover, das ebenfalls in unrichtiger Weise beschrieben wird, umfahren und alsdann auf der Südküste der Insel gelandet, wo die Bekanntschaft der königlichen Familie WATTOS gemacht wird. Hierauf ging die Fahrt eine zeitlang längs der Südküste von Neu-Mecklenburg, um alsdann die Strasse zu überqueren und nach Neu-Pommern zu gelangen, wo in einer dunklen Nacht Vulkane in Tätigkeit gesehen werden [5]). In westlicher Richtung gelangt der „Hound" an eine Inselgruppe, die für die Willaumez-Inseln gehalten wird und durch welche sich hindurchzuarbeiten schwer hielt [6]). Auf einer von ihnen wird abermals ein Einsiedler,

---

1) JAMES HORSBURGH. India Directory. 4th ed. II. London 1836, p. 687, 688.

2) Adventures in the Pacific; with observations on the natural production, manners, customs of the natives of various islands &c. Dublin 1845.

3) Adventures in the Pacific Coast of South America, and the Interior of California: including a Narrative of Incidents at the Kingsmill Islands, New Ireland, New Britain, New Guinea and other Islands in the Pacific Ocean London 1847.

4) L. c. I. pag. 239—240.

5) L. c. II, p. 41.

6) Hier rennt sich COULTER fest, da die Willaumez-Inseln als solche gar nicht existiren, sondern Berge sind, die einer flachen Ebene aufgesetzt sind.

JOHN SELWIN, entdeckt, als letzter Überlebender der grossen Brigg „Thomas", die vor 19 bis 20 Jahren auf ein Riff aufgelaufen war.

Nach Fortsetzung der Fahrt wurde das Kap King William, an der Nordostseite von Neu-Guinea, erreicht und längs der Nordküste weiter gesegelt. In einer Bucht trifft COULTER hier — Wunder über Wunder — sein altes Schiff „Stratford", nunmehr von Kapitän THOMAS geführt, wieder an [1]). Beide Fahrzuge gehen gemeinschaftlich weiter, erreichen die Grosse Bai, womit der Geelvink-Busen gemeint ist, und ankern viermal an iher Westküste, wo sie jedesmal chinesische Junken angetroffen haben wollen. Auch Doré soll ein Ort „greatly ressorted by Chinese traders" sein. Nachdem die nordwestliche Halbinsel umfahren worden ist, wurde in den Mac Cluer-Golf eingelaufen und an der Südküste ihres letzten Drittels eine grosse holländische Brigg „Swerrer", Kapitän MILLER, angetroffen. Darauf fahren die Schiffe längs der Südwestküste weiter, finden unter 6° S. einen bedeutenden Fluss und machen hier die Bekanntschaft eines Engländers, TERENCE CONNEL, der sich zum Könige der „Horraforras" aufgeschwungen hat [2]). Endlich wird Kap Valsch umfahren und die Torres-Strasse durchsegelt, worauf die Schiffe sich in 25° S., 154° E. trennen. Der „Hound" besucht noch Malikolo und trifft im November 1835 auf Tahiti ein.

Fort **Du Bus** 1835.

Ebenso dürftig wie die Nachrichten über das Jahr 1834, sind auch diejenigen über 1835. Im März war der Leutnant A. T. J. CARTON zum Kommandanten des Forts ernannt und H. KOOLSTED als Arzt dorthin versetzt worden, während H. G. BOON und J. B. DE BRABANT nach Amboina zurückkehrten [3]).

Inzwischen hatte die Indische Regierung im Dezember 1834 den Antrag gestellt, die Niederlassung an der Triton-Bai vorläufig aufzuheben und nach einem geeigneteren Gebiet Umschau zu halten. Er fand im Juni die königliche Genehmigung, worauf ein dahin zielender Erlass im Dezember bekannt gemacht wurde. Zu gleicher Zeit erhielt der Gouverneur der Molukken den Auftrag, die Einziehung der Garnison zu bewirken.

A. Anemaet 1836.

Die unter dem Kommando des Kapitän z. See A. ANEMAET stehende Fregatte „Diana" hatte den Befehl erhalten sich zur Verfügung des Gouverneurs der Molukken zu stellen und verliess am 24. Dezember 1835 die Reede von Batavia. Sie traf am 8. Januar 1836 vor Amboina ein. In Begleitung des vom Lt. z. See VAN DER WOUDEN befehligten Schoners „Pylades" wurde die Fahrt über Banda und Goram fortgesetzt, worauf die Ankunft vor Merkus-Oord an der Triton-Bai am 14. Februar erfolgte [4]). Aus den Aufzeichnungen des damaligen Lt. z. See A. D. VAN DER GON NETSCHER erfährt man, dass die an Bord genommene Besatzung aus 3 Offizieren, 23 europäischen und 42 eingeborenen Soldaten, nebst 20 Frauen

---

1) L. c. pag. 102.
2) L. c. pag. 174.
3) A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. II. 1884, p. 65, 66.
4) Q. M. R. VER HUELL. Verslag van eenen kruistogt, volvoerd in den jare 1836, met Z. M. fregat Diana, onder de bevelen van den Kapitein ter Zee A. ANEMAET. Verhandelingen en berigten betrekkelijk het Zeewezen. (2) IV. Amsterdam 1844, p. 301, 302.

und Kindern bestand [1]). Das Fort Du Bus wurde geschleift und alle nicht brauchbaren Vorräte vernichtet. 62 Jahre sollte vergehen, ehe die Niederländer aufs neue eine Niederlassung an der Küste von Neu-Guinea gründeten.

Am 22. Februar traf das Geschwader wieder in Amboina ein, worauf die „Diana" am 1. April eine zweite Fahrt antrat, um vergebliche Nachforschungen nach Schiffbrüchigen des „Charles Eaton" anzustellen, von welchem Schiffe, wie wir oben (pag. 26) sahen, 5 Matrosen nach Amboina gelangt waren.

Mannigfache Ursachen haben das Fehlschlagen dieser ersten europäischen Niederlassung auf Neu-Guinea bewirkt. Es wurde oben bereits darauf hingewiesen, das die Cerammer sich durch dieselbe benachteiligt wähnten. Ihrer Überfälle am 11. September und 12. November 1829 hatten keine Wiederholung gefunden. Sie wären um so zweckloser gewesen, als die Niederländer ihren Handelsfahrten nicht die geringsten Hindernisse in den Weg legten. Die Abgeschlossenheit der Lage aber, die nicht einmal einen freien Ausblick auf das Meer gestattete, sowie die zahlreichen Erkrankungen und Todesfälle konnten nicht verfehlen einen niederschlagenden Eindruck hervorzurufen, so dass in jener Zeit eine Versetzung nach Neu-Guinea nicht ganz mit Unrecht einem Todesurteil gleich erachtet wurde [2]). Infolge des mangelhaften Verkehrs durch Segelschiffe und der weiten Entfernung von Amboina bot die Verpflegung grosse Schwierigkeiten. Als Ende 1832 Eingeborene und Händler von den Ceram, Laut- und Kei-Inseln nicht mehr nach dem Fort kamen, um Früchte und andere Produkte feilzubieten, sah sich die Garnison fast gänzlich auf den Genuss von Pökelfleisch, Speck und Reis beschränkt. Man suchte Anfang 1833 diesem grossen Übelstande durch Zusendung von Kokosnüssen, Sago, Ziegen, Hühnern und einige Kühen von Amboina abzuhelfen, was wenigstens eine zeitweilige, aber nicht durchgreifende Verbesserung der Menage bedeutete. Als den grössten Übelstand muss er aber bezeichnet werden, dass man statt sich körperliche Bewegung zu machen, die Zeit im dumpfen Hinbrüten zubrachte. Nicht einmal eine topographische Aufnahme dieses doch über 7 Jahre lang besetzt gehaltenen Gebietes wurde vorgenommen, so dass wir auf diejenige der DUMONT D'URVILLE'schen Expedition angewiesen sind. Auch nicht ein Einziger hat sich bewogen gesehen, seine Erlebnisse auf diesem Flecken Erde der Nachwelt zu überliefern. Der Ausspruch von J. B. HOMBRON „La baie Triton est destinéee à devenir un des plus beaux ports du monde civilisée" ist von der Verwirklichung noch immer ebenso weit entfernt wie zur Zeit als er getan wurde [3]).

Schiff **„Lord William Bentink"** 1836.

Die Bark „Lord William Bentink" verliess, mit 313 Personen an Bord Port Jackson am 15. März 1836. Sie hatte Stürme zu überstehen und erreichte erst am 12. April die

---

1) P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA. Reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea. 's Gravenhage 1879, p. 325.

2) Es liegt ein Kern von Wahrheit darin, wenn P. BLEEKER (Reis door de Minahassa en den Molukschen Archipel. I. Batavia 1854, p. 220) sagt, „dass die Niederlassung nicht aufgehoben wurde, weil der Ort so ungesund war, wie man behauptete, sondern weil er als ein Verbannungsort angesehen wurde, an den man vorzugsweise solche Leute schickte, die durch ihre Kenntnisse und durch ihr Betragen am allerwenigsten geeignet erschienen unseren Einfluss zu befestigen und auszudehnen oder ebensowenig durch ihren Lebenswandel geeignet waren, sich dort einer einigermassen beständigen Gesundheit zu erfreuen".

3) Aperçu géologique et ethnologique de l'Australie et la Nouvelle-Guinée. Nouvelles Annales des Voyages. (5) II. Paris 1845, p. 384.

Stead-Passage, auf der das Barrier-Riff und darauf die Torres-Strasse ohne weitere Hindernisse durchfahren wurde [1]).

T. Johnson 1836.

Die „Recovery", Kapt. T. JOHNSON, verliess am 7. April Sydney, um den 1803 von der „Cumberland" eingeschlagenen Kurs bis nördlich von der Diana-Untiefe zu wählen. Unter 12° 10' S., 145° E., wurde das Barrier-Riff bei der Brown-Einfahrt ohne Schwierigkeit durchfahren, und auch auf der Weiterfahrt durch die Torres-Strasse wurde gutes Fahrwasser gefunden [2]).

Kapt. **Clark** 1836.

Das Schiff „Adelaide", Kapt. CLARK, traf, von Port Jackson kommend, am 15. August 1836 auf der Reede von Surabaja ein. Es entdeckte auf seiner Fahrt unter 10° 20' S., 147° 27' W. (sic.) die Adelaide-Bank [3]).

Schiff **„Kingsdown"** 1836.

Wie ROB. L. HUNTER mitteilt, befand sich das Schiff „Kingsdown" aus London im Jahre 1836 in der Nähe der im Osten von Neu-Mecklenburg liegenden Inseln, bei welcher Gelegenheit die ausgesetzten Boote von den Eingeborenen angegriffen wurden. Als eine besondere Merkwürdigkeit wird dabei mit Recht hervorgehoben, dass zwei durch Gewehrschüsse verwundete Männer, gerade als ob nichts vorgefallen wäre, sich nach den Booten begaben, um sich verbinden zu lassen und endlich, ohne etwas übel genommen zu haben, Tauschgeschäfte trieben [4]).

Charles M. Lewis und **Igglesdon** 1836.

Bald nachdem die Nachricht von dem Schicksal des „Charles Eaton" nach Sydney gelangt war, sandte der Gouverneur von New-Süd-Wales, Sir RICHARD BOURKE, den kolonialen Schoner „Isabella", Kapitän CHARLES M. LEWIS, zur Rettung der etwa Überlebenden aus [5]).

Am 3. Juni 1836 wurde Port Jackson verlassen, worauf bereits am 19. Mèr [Murray-Insel] in Sicht kam. Bei der Landung traf man JOHN IRELAND und WILLIAM D'OYLY an, und DUPPAR erhielt reiche Geschenke dafür, dass er sie in seine Obhut genommen hatte. Gelegentlich der Untersuchung des Fahrwassers zwischen Mèr und den südwestlich davon liegenden Inseln Waier und Dauar landete man am 21. auf der letztgenannten [6]) und fand

---

1) TH. ROBSON. Comparative Merits of the Outer and Inner Routes to Torres-Straits. Nautical Magazine. VI. 1837, p. 70, 72.

2) L. c., pag. 69, 72. Statt der Angabe 145° muss es jedenfalls heissen 144° E.

3) Banc Clark, dans le détroit de Torrès, asseche à mer basse. Ann. marit. et colon. (2) XXII. Paris 1837. I, p. 282—283. Die ursprüngliche Nachricht steht im Chronicle von Dundee, 31. Januar 1837, woraus sie in das Nautical Magazine übergegangen ist. In zutreffender Weise hatte die Redaktion dazu bemerkt, dass es E. statt W. heissen und dass die Bank im Golf von Carpentaria liegen muss, wo sie bereits von FLINDERS auf seiner Karte, nur 7 Längenminuten von der oben angegebenen Lage entfernt, eingetragen wurde. Da sie namenlos war, gab man ihr nunmehr den Namen Adelaide-Bank.

4) Matthias Island, New Ireland &c. Nautical Magazine. XI. 1842, p. 6.

5) [P. P. KING]. Voyage of the Colonial Schoner Isabella. In search of the Survivors of the Charles Eaton. Nautical Magazine. VI. 1837, p. 654—663, 753—760, 799—806 mit Karte. Eine kurze Notiz hatte kurz vorher LEWIS selbst (l. c. pag. 109—111) veröffentlicht.

6) Die Zahl der Eingeborenen wurde auf etwa 250 geschätzt.

hier eine Anzahl Schädel, die nach der Angabe von IRELAND von Mitfahrenden des „Charles Eaton" herrührten. LEWIS gab der Insel aus diesem Grunde den Namen Golgatha. Nachdem am 23. auch Waier ein Besuch abgestattet worden war, nahm man von den Murray-Insulanern am 26. Abschied, um die Fahrt in nordwestlicher Richtung fortzusetzen. Hierauf ging die „Isabella" an der Nordseite des Canoe-Cay vor Anker, wo sie des schlechten Wetters wegen zunächst liegen bleiben musste. Erst am 5. Juli konnte die Fahrt wieder aufgenommen werden

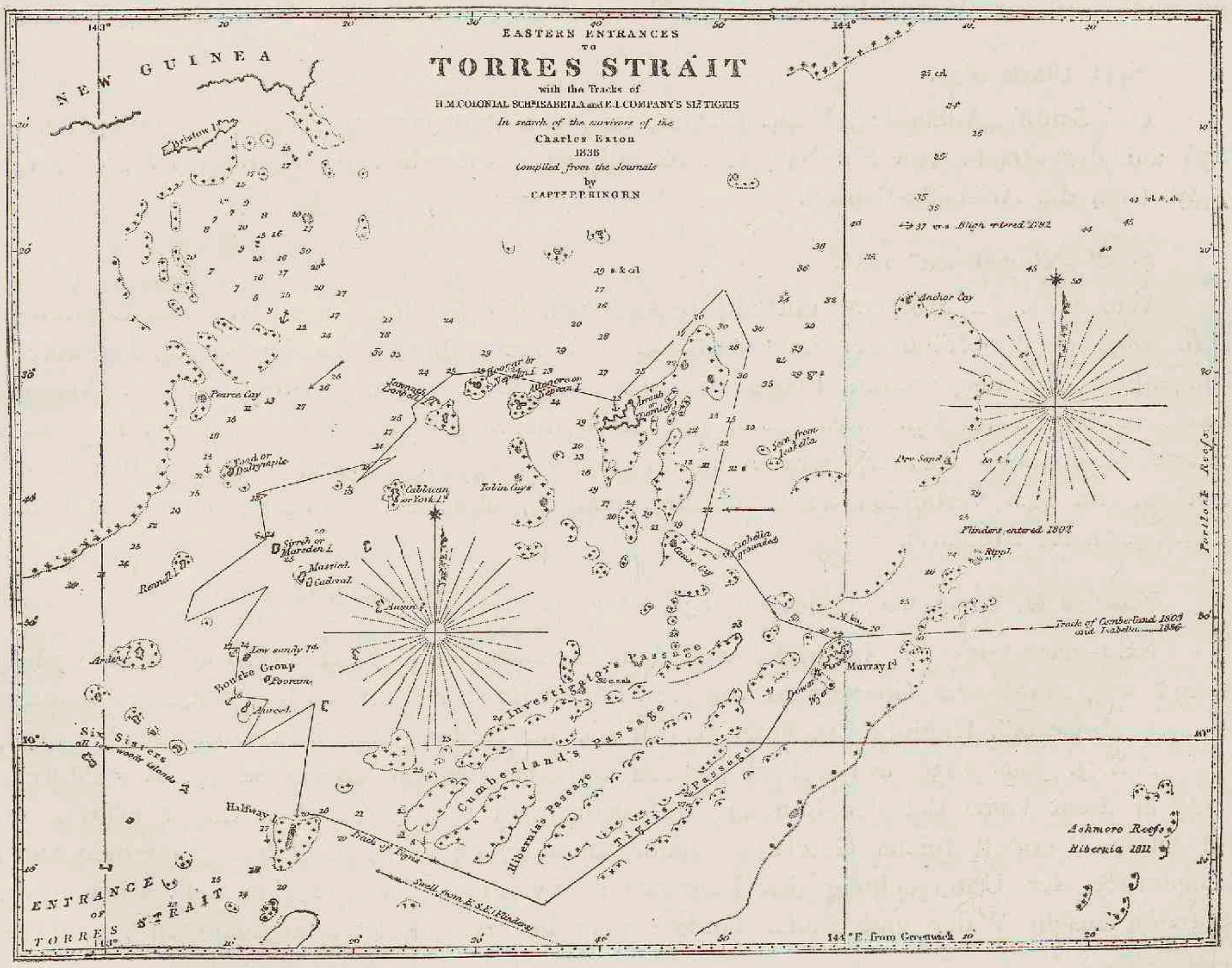


Fig. 5.

und das Schiff lief in die Treacherous Bay auf der Darnley-Insel [Èrub] ein. Auf diesem Eiland fanden sich nur geringfügige Überreste von den Schiffbrüchigen vor. Nach Einnahme von Wasser wurde am 17. wieder unter Segel gegangen, doch zwang die ungünstige Witterung zur Umkehr nach der erwähnten Bucht. LEWIS brachte bei dieser Gelegenheit in Erfahrung, dass die Schädel derjenigen, welche auf Boydan den Eingeborenen zum Opfer gefallen waren, sich im Besitz der Bewohner von Aurid befinden sollten.

Am 21. segelte man mit westlichem Kurse an der Nepean-Insel [Èdugor] und der Stephen-Insel [Ugar] vorbei; darauf passirte man, in südwestlicher Richtung steuernd, die

Campbell-Insel [Jarmuth oder, wie LEWIS schreibt, Japear] [1]), auf der einige Hütten zu bemerken waren. Alsdann ging es an der Yorke-Insel [Masig oder Kăbikan] und Dalrymple-Insel [Damut] vorbei, um endlich, nach Einschlagen eines südlichen Kurses vor der unbewohnten Marsden-Insel [Sĭreb oder Igarbu] vor Anker zu gehen. Ihre Lage wurde zu 9° 42′ S. bestimmt. Von hier aus besuchte LEWIS die Keat-Inseln [2]), von denen die nördliche Másid und die südliche Kuderal genannt wurde. Letztere war bewohnt und mit Kokospalmen bedeckt. Auf der Weiterfahrt am 23. ging es zunächst an der Rennel-Insel [Mauar], auf der man einige Eingeborenen bemerkte, vorbei, um nachmittags die Bourke-Gruppe [3]) zu erreichen und bei einer kleinen nördlich von Aurid liegenden Insel vor Anker zu gehen [4]). Sie erwies sich als unbewohnt, doch konnte man erkennen, dass sie zeitweilig besucht worden war. Am 25. wurde die Fahrt nach Aurid fortgesetzt, auf der nach einigem Suchen wirklich die Schädel einiger erschlagener Europäer aufgefunden werden konnten. In südlicher Richtung wurde eine östlich von Aurid liegende, unbewohnte Insel bemerkt, die man aber auf den neueren Karten nicht eingetragen findet, und darauf das Halfway-Eiland erreicht, wo nichts Erwähnenswertes entdeckt wurde. Am 29. ging die „Isabella" bei der Mount Adolphus-Insel [Muri] und am folgenden Tage bei der Double-Insel vor Anker.

Hier kam am 31. das von dem gleichnamigen Kapitän geführte Schiff „Thomas Harrison" vorbei, das Sydney am 16. verlassen hatte, in der Absicht auf dem Wege durch die Torres-Strasse nach Java zu gelangen. An dem nämlichen Tage stellte sich der der britischen Ost-Indischen Kompanie angehörende Kreuzer „Tigris", Kapt. IGGLESDON, ein, der ebenfalls die Murray-Insel besucht und von dort aus in südwestlicher Richtung die Tigris-Passage aufgefunden hatte. Nach einem Besuch der Halfway-Insel war er nach der Double-Insel gelangt. Der Arzt der „Tigris" erklärte, dass die von der „Isabella" gesammelten 17 Schädel Europäern angehörten.

Nachdem die beiden Schiffe am 2. August vor der Wednesday-Insel [Maurura], die sie bewohnt fanden, geankert hatten, liefen sie am nächsten Tage durch den Prince of Wales-Kanal aus, besuchten die Booby-Insel, und liefen, nach Durchqueren des Golfs von Carpentaria, am 7. in die Raffles-Bai ein. Am 24. wurde Kupang erreicht, worauf die Schiffe sich trennten Die „Tigris" kehrte nach Bombay zurück, während die „Isabella" die Heimfahrt nach Sydney antrat, wo ihre Ankunft am 12. Oktober erfolgte.

Kapt. **Grimes** 1836.

Über die Entdeckung der Insel Woodlark [5]) durch GRIMES, den Führer des Schiffes „Woodlark", liegt nur die Angabe von ROB. L. HUNTER vor, dass sie kurz vor seinem

1) Zapker [Sapker] nach A. C. HADDON, jedoch Tappoear der englischen Seekarte (Torres Straits. North East and East Entrances. N°. 2422. London 1902).

2) Mit der Keat-Insel wird heutigentags nur die nördliche bezeichnet, die in Wirklichkeit Umaga [Homogar] heisst. Die südliche, Kodall der Seekarte, gehört zu den Yorke-Inseln, von denen die grössere Mäsig genannt wird.

3) Von LEWIS zu Ehren des Gouverneurs von Neu-Süd-Wales benannt.

4) Sie liegt unter 9° 57½′ S., 143° 19′ E. und ist auch heute noch namenlos.

5) Nach der Untersuchung von W. WHITTON heisst die Insel bei den Eingeborenen der Nordküste und denjenigen der Trobriand-Inseln Mujua, während sie von den Bewohnern der Südküste und den südlich von ihr liegenden Inseln Murua genannt wird (Report of the Special Commissioner for 1888. Blue Book [C. 5620—3]. London 1889, Colonial Report N°. 45, p. 74).

Besuche erfolgt sei und er davon im November 1836 bei seiner Ankunft in Sydney Kenntnis erhalten habe [1]).

Robert L. Hunter 1836.

Als HUNTER, auf dem „Marshall Bennett", sich am 23. Juni 1836 unter 1° S., 149° E., also westlich von St. Matthias befand, begegnete er einer starken westlichen Strömung von $2^1/_2$—3 Knoten in der Stunde. Um ihr zu entgehen, steuerte er nordwärts und traf, unter die Linie gekommen, Westwinde an. Mit ihren Hülfe gelangte er am 27. in 0° 45′ S., 145° E. und erreichte bald darauf das Nordkap [Bouka Point] der Buka-Insel, wo er eine ebenso kräftige Strömung wie bei St. Matthias gewahr wurde [2]).

Die hierauf aufgesuchten Fischgründe bei den Treasury-Inseln [Mono und Stirling] und Neu-Georgia [Kausagi] (Salomo-Inseln) wurden am 25. September in nördlicher Richtung wieder verlassen. Nachdem mit Anbruch des Tages am 28. mit vollen Segeln WSW-Kurs genommen worden war, erblickte HUNTER gegen 11 Uhr morgens, unter etwa 9° 12′ S., 153° 25′ E., im Süden einen kleinen hohen Felsen. Es gelang der Insel bis auf 1 mile von der Brandung zu nahen, worauf während der Nacht das hohe Meer wieder aufgesucht werden musste. Am 29. wurde zurückgekehrt und nunmehr eine grössere Insel aufgefunden, deren Länge in der Richtung EzS-WzN. auf 40 miles geschätzt wurde. Sie war von mässiger Höhe, unter den Bergen stellte einer, von zuckerhutförmiger Gestalt, die höchste Erhebung dar. Zwei Boote wurden zu Wasser gelassen, doch bevor sie den Strand erreicht hatten, kamen ihnen bereits zwei Kanus entgegen, deren Insassen Taro [3]) sowie einige Fische gegen Taschenmesser und Eisenstücke austauschten.

Im November desselben Jahres gelangte HUNTER abermals in die Nähe dieser Insel, nämlich Woodlark, deren Ostende zu 9° 9′ S., 153° 5′ E. bestimmt wurde, während er für das Westende 8° 53′ S., 152° 24′ E. fand. Diesmal kamen die Eingeborenen ganz von selbst an das Schiff, um Lebensmittel feilzubieten. Im Westen entdeckte HUNTER noch 3 kleine, hohe Inseln in 8° 50′ S., 152° 0′ E., 8° 49′ S., 151° 56′ E. und 8° 46′ S., 151° 22′ E. Es sind die nach seinem Schiffe benannten Marshall Bennett-Inseln. Hierauf wurde Sydney aufgesucht [5]).

Augenscheinlich hat HUNTER in dem nämlichen Jahre dem Gower-Hafen [Kambotorosch] auf Neu-Mecklenburg einen Besuch abgestattet [6]).

F. R. Stavers 1836.

Der Walfischfänger „Tuscan" (300 Tons), Kapt. F. R. STAVERS, lief am 17. Oktober 1833 aus der Themse aus, um die Fischgründe im Stillen Ozean aufzusuchen. Dem Umstande,

---

1) Woodlark Island. Nautical Magazine. IX. London 1840, p. 465—467.

2) Remarks on the Winds and Currents of the Winds and Currents of the West Pacific Ocean. Nautical Magazine. XXVIII. 1859, p. 251.

3) Knollen von *Colocasia antiquorum* Schott., Kĕladi [Kladi] der Malaien.

4) In Wirklichkeit 9° 9′ S., 152° 58′ E. und 8° 48′ S., 152° 27′ E.

5) Woodlark Island. Nautical Magazine. IX. London 1840, p. 465—467.

6) Gower's Harbour. New Ireland. Nautical Magazine. VIII. 1839, p. 37—39 mit Kartenskizze. Bei dieser Gelegenheit werden auch einige Notizen über die Trobriand-Insel sowie über einige der im Osten von Neu-Mecklenburg liegenden Inseln mitgeteilt.

dass der Naturforscher FREDERICK DEBELL BENNETT, der die Anatomie und Lebensweise dieser Tiere zu studiren beabsichtigte, haben wir eine genaue Beschreibung dieser Fahrt zu verdanken [1]).

Nach Umschiffen des Kap Hoorn im Januar 1834 wurde in den Stillen Ozean eingelaufen und nach einander Juan Fernandez, Pitcairn, Tahiti, die Hawaii-Inseln, die Marquesas besucht und hierauf ein Vorstoss bis in 35° N. unternommen. Alsdann wurden Santa Christina (Marquesas) und Raiatea (Gesellschafts-Inseln) nochmals angelaufen und darauf die Heimfahrt angetreten.

Am 13. Juni 1836 kam die Tench-Insel im Südwesten, 7 miles entfernt, in Sicht. BENNETT beschreibt sie als ein kleines, niedriges Eiland, das kaum 3 miles im Umkreise misst [2]). Die Angabe ihrer Lage zu 1° 39′ S., 151° 31′ E. wurde zweifellos der Bestimmung von PH. G. KING entnommen, denn der einzige Unterschied (151° 31′ E., statt 150° 31′ E.) beruht auf einem Druckfehler [3]). Am Abend wurden auch die Inseln Keruë und St. Matthias bemerkt, während zu gleicher Zeit Tench noch sichtbar war. Mit der erstgenannten war die Sturm-Insel DAMPIER's, das Emirau der Eingeborenen [4]), gemeint. Am 16. kam die Kanīt-Gruppe [Anachoreten] in Sicht. Nachdem unter 137° E. die Linie geschnitten worden war, steuerte der „Tuscan" längs 1° N. in westlicher Richtung. Am 27. erblickte man die hohen Berge der Nordwesthalbinsel von Neu-Guinea, um am nächsten Tage zwischen Waigëu und den Ajau-Inseln, wo man grosse Mengen von Bimsstein treibend antraf [5]), hindurchzufahren. Die Fahrt ging hierauf durch die Gilolo-Passage, längs der Nordküste von Ceram und ferner durch die Manipa-Strasse. Auf dem Wege durch die Banda-See ging es durch die Ombai-Passage, worauf am 18. Juli in der Bai von Sutrana an der Nordwestküste von Timor geankert wurde. Am 23. lief der „Tuscan" wieder aus und setzte die Fahrt durch den Indischen Ozean fort, erreichte am 12. September das Kap der Guten Hoffnung (Afrika) und am 27. November den Hafen von Gravesend.

A. de Monyé 1837.

Die am 25. Mai 1837 von Surabaja abgesegelte, unter dem Befehl des Kapt. z. See A. DE MONYÉ stehende Fregatte „Zaan" traf am 19. Juni auf der Reede von Amboina ein, wo sie bis zum 5. Juli liegen blieb [6]). Auf der Weiterfahrt ging es zunächst durch die Manipa-Strasse, alsdann längs der Nordküste von Ceram, worauf am 13. die Südwestküste von Neu-Guinea in Sicht kam. Am nächsten Tage wurde das Südwestkap der Halbinsel Kumawa zu

1) Narrative of the Whaling Voyage round the Globe, from the year 1833 to 1836. Comprising sketches of Polynesia, California, the Indian Archipelago &c. with an account of the southern Whales, the Sperm Whale Fishery and the Natural History of the climates visited. London 1840.

2) L. c., pag. 64, 65. Nach PARKINSON besitzt sie einen Flächeninhalt von reichlich 150 ha.

3) JOHN HUNTER. An Historical Account of the Transactions at Port Jackson. London 1793, p. 236.

4) R. PARKINSON. St. Matthias und die Inseln Kerué und Tench. Globus. LXXXVIII. 1905, p. 71. Dreissig Jahre in der Südsee. Stuttgart 1907, p. 345.

5) Aus dem Jahre 1836 sind im östlichen Teile des Indischen Archipels nur die Ausbrüche von Banua Wuhu und Ruwang (Sangi-Inseln) an den Tagen des 22.—24. April bekannt geworden.

6) J. H. SOETERMEER. Extract uit het Journaal, gehouden aan boord van 's Rijks Fregat Zaan, op eene reis naar en door de Moluksche Eilanden van Mei tot November 1837. Verhandelingen en berigten betrekkelijk het Zeewezen. (2) II. Amsterdam 1842, p. 695—697., Bepaling van eenige punten in Oost-Indiën, aan boord van Z. M. Fregat Zaan. Tijdschr. toegew. aan het Zeewezen (2) I. Medemblik 1841, p. 411. Den Namen des in der Abhandlung nicht genannten Kommandanten verdanke ich der Güte des Herrn Kontreadmiral C. J. DE JONG im Haag.

132° 43′ 33″ E. bestimmt [1]) und hier zwei bisher unbekannt gebliebene Klippen entdeckt. Nachdem längs der Südküste von Adi gesegelt worden war, wurde am 16. auf die Triton-Bai zugesteuert, vor deren Eingang die Fregatte am 17. anlangte [2]). Hier kehrte das Schiff um, passirte die Insel Aiduma und setzte alsdann Kurs nach den Aru-Inseln, wo die Ankunft vor Dobo am 20. erfolgte. Nach weiteren, ausgedehnten Kreuzfahrten traf die „Zaan" am 1. November wieder auf der Reede von Surabaja ein.

Schiffe **„John"** und **„Adam Lodge"** 1837.

Die Schiffe „John" und „Adam Lodge" durchfuhren im Jahre 1837, von Sydney kommend, die Torres-Strasse, wohin sie auf dem Wege durch die Innere Route, die von beiden Kapitänen warm empfohlen wurde, gelangten [3]).

Kapt. **Fraser** 1837 (?).

Das von Kapt. FRASER geführte Schiff „Stirling Castle" scheiterte auf dem Wege nach der Torres-Strasse. Über Einzelheiten vermag ich keine Auskunft zu geben, da das hierüber handelnde Werk [4]) mir unzugänglich ist.

George Crichton 1838.

Am 17. Oktober 1837 segelte das Schiff „Cordelia" von Liverpool ab und traf am 26. Januar des folgenden Jahres in der Pidju-Bai auf Lombok ein. Da die Wassereinnahme hier mit Schwierigkeiten verknüpft war, segelte CRICHTON weiter und erreichte abends noch Labuan Hadji. Auf der Weiterfahrt wurde am 8. Februar in die Manipa-Strasse eingelaufen. Am 15. befand die „Cordelia" sich in Begleitung eines ungenannten Schiffes in der Gaman-[Dampier-] Strasse und fand am nächsten Tage hier eine Durchfahrt zwischen einer Sandbank und Djèrif [Foul-Insel]. Bei dieser Gelegenheit gibt CRICHTON noch einige Anweisungen über die Navigirung in dieser Meerenge nach den Mitteilungen des Kapt. BENSON vom amerikanischen Schiffe „Roman", der sie auf nicht weniger als 13 Reisen durchfahren hatte. Am 20. Februar wurde das Helen-Riff passirt, worauf die Ankunft in Macao am 6. März erfolgte [5]).

Schiff **„Lord Lyndock"** 1838.

Das Schiff „Lord Lyndock" durchfuhr im Oktober 1838, auf der Fahrt nach Java begriffen, die Torres-Strasse. Wie O. PINEO mitteilt [6]), wurde der Weg durch die Stead-Passage gewählt. Nachdem an der Turtlebacked-Insel [Jama] vorbeigesegelt war, wurde bei der Pigeon-Insel geankert. In der Nähe der Prince of Wales-Inseln will PINEO ein Neu-Guinea-Kanu bemerkt haben, deren Insassen sich mit dem Fange von Tripang beschäftigten.

---

1) Nicht 123° 43′ 33″, wie es im Text heisst.

2) Aus der hier liegenden Insel Sĕmĕu wird ein Zeemeeuwen-Eiland gemacht. Überhaupt haben die Namen stellenweise eine arge Verstümmelung erfahren.

3) J. F. M. Inner Passage from Sydney through Torres Straits. Nautical Magazine. VII. 1838, p. 296—297.

4) JOHN CURTIS. Shipwreck of the „Stirling Castle" on the Barrier Reefs in Torres Straits. London 1838.

5) Account of a Voyage to China, in the Ship Cordelia of Liverpool. — Notes on Lombock, Laboaque, Strait of Sapy, Flores Sea, Strait of Manippa, Gillolo Passage und Lintin. Nautical Magazine. VIII. London 1839, p. 73—82. Der Verfasser unterzeichnet sich als GEORGE CREICHTON, aber sowohl auf der Karte (p. 587) als im Register lautet der Name CRICHTON.

6) Lyndock Shoal. Timor Sea. Nautical Magazine. VIII. 1839, p. 714—715.

Sir **J. J. Gordon Bremer** 1838.

Ende Februar 1838 segelten die Kriegsschiffe „Alligator", Kapitän Sir J. J. GORDON BREMER, und „Britomart", Kapitän OWEN STANLEY, von England ab mit dem Auftrage, die Nord- und Nordwestküste von Australien für die Britische Krone in Besitz zu nehmen. Nachdem die Ankunft in Sydney im Juli erfolgt war, wurde die Fahrt in Begleitung des Transportschiffes „Orontes", Kapitän MAC ARTHUR, am 17. September fortgesetzt. Die Torres-Strasse wurde auf dem Wege durch die Innere Route erreicht. Am 20. Oktober erfolgte die Proklamation der Besitznahme bei Kap York. Am nächsten Tage wurde die Booby-Insel erreicht und hier gelandet. Das Einlaufen in Port Essington erfolgte am 27., worauf mit Hülfe der mitgebrachten Materialien die für die Niederlassung erforderlichen Gebäude errichtet wurden [2]). Der „Orontes" segelte am 16. Dezember nach Indien ab, lief aber noch an demselben Tage auf ein Riff und musste abandonnirt werden. Der „Alligator" verliess den Ort am 3. Juni 1839, um längs der West- und Südküste von Australien nach Sydney zurückzukehren, während der „Britomart" noch verschiedene Inseln im östlichen Teile des Indischen Archipels besuchte.

Port Essington wurde teilweise von Kupang aus mit Lebensmitteln versehen, „but our main dependence was placed upon a vessel that was sent to us annually by the firm of Messers. ALMEIDA AND SONS, of Singapore, which touched at the settlement on her way to the Arru Islands and New Guinea, bringing live-stock and refreshments" [3]). EARL hoffte, dass durch die Niederlassung Gelegenheit geboten würde, mit der Westküste von Neu-Guinea Handelsbeziehungen anzuknüpfen, eine Hoffnung, die umsoweniger auf Verwirklichung rechnen durfte, als Port Essington sich als ein ganz ungeeigneter Platz erwies, so dass der Posten 1849 wieder eingezogen werden musste.

J. S. C. Dumont d'Urville 1838—40.

Am 7. September 1837 trat J. DUMONT D'URVILLE von Toulon aus seine letzte Fahrt an, die in erster Linie der Untersuchung der antarktischen Gewässer gewidmet war. Das seinem Befehl unterstellte Geschwader bestand aus den Korvetten „Astrolabe" und „Zéleé", letztere unter dem Kommando seines alten Gefährten CH. H. JACQUINOT. Am 13. Dezember wurde in die Magalhäes-Strasse eingelaufen und, nachdem der Stille Ozean erreicht worden war, die Fahrt längs der Westküste von Süd-Amerika fortgesetzt. Die letzte Hafen, Valparaiso, wurde am 29. Mai 1838 verlassen, worauf die zu den Marquesas gehörende Insel Nukuhiwa am 5. August erreicht wurde. Nachdem das Geschwader hintereinander Tahiti, die Samoa- und die Viti-Inseln besucht hatte, kamen am 8. Dezember die Grünen [Sir Charles Hardy-] Inseln und einen Tag später die St. Jan- [Feni-] sowie die Anthony Caens- [Tanga-] Inseln in Sicht. Am 11. wurden die Fead- [Abgarris-] Inseln, von den Eingeborenen Nuguria genannt, passirt [4]).

---

1) G. WINDSOR EARL. Enterprise in Tropical Australia. London 1846, p. 14.

2) L. c. pag. 31, 32.

3) L. c. pag. 66, 67.

4) J. DUMONT D'URVILLE. Voyage au Pôle Sud et dans l'Océanie sur les corvettes l'Astrolabe et la Zélée.... pendant les années 1837—1840. Histoire des voyage. V. Paris 1843, p. 115—116.

C. A. VINCENDON-DUMOULIN. Carte des îles Vertes, de l'île de St. Jean et de l'île Caen., Carte du groupe des îles Abgarris (Voyage au Pôle Sud et dans l'Océanie. Atlas, Pl. XX).

Auf dem Wege über die Karolinen und Mindanao trafen die beiden Korvetten am 29. Januar 1839 auf der Reede von Ternate ein und blieben hier bis zum 1. Februar liegen. Vier Tage später erfolgte die Ankunft auf Amboina, wo der Aufenthalt bis zum 18. währte. Nach einem Besuch der Banda-Inseln vom 21. bis 25., wurde Kurs nach der Südwestküste von Neu-Guinea gesetzt, deren Berge zuerst am Abend des 28. auftauchten [1]). Am 1. März wurde an der Insel Adi vorbeigesegelt, worauf am nächsten Tage ein niedriges Vorgebirge passirt wurde, dem DUMONT D'URVILLE den Namen Kap Debelle gab und das heutigentags irrtümlicher Weise als Vlakke Hoek bezeichnet wird [2]). Der einheimische Name soll Namaripa lauten. Als man sich in der Nähe des Utanata wähnte, begab der Lt. z. See DESGRAZ sich

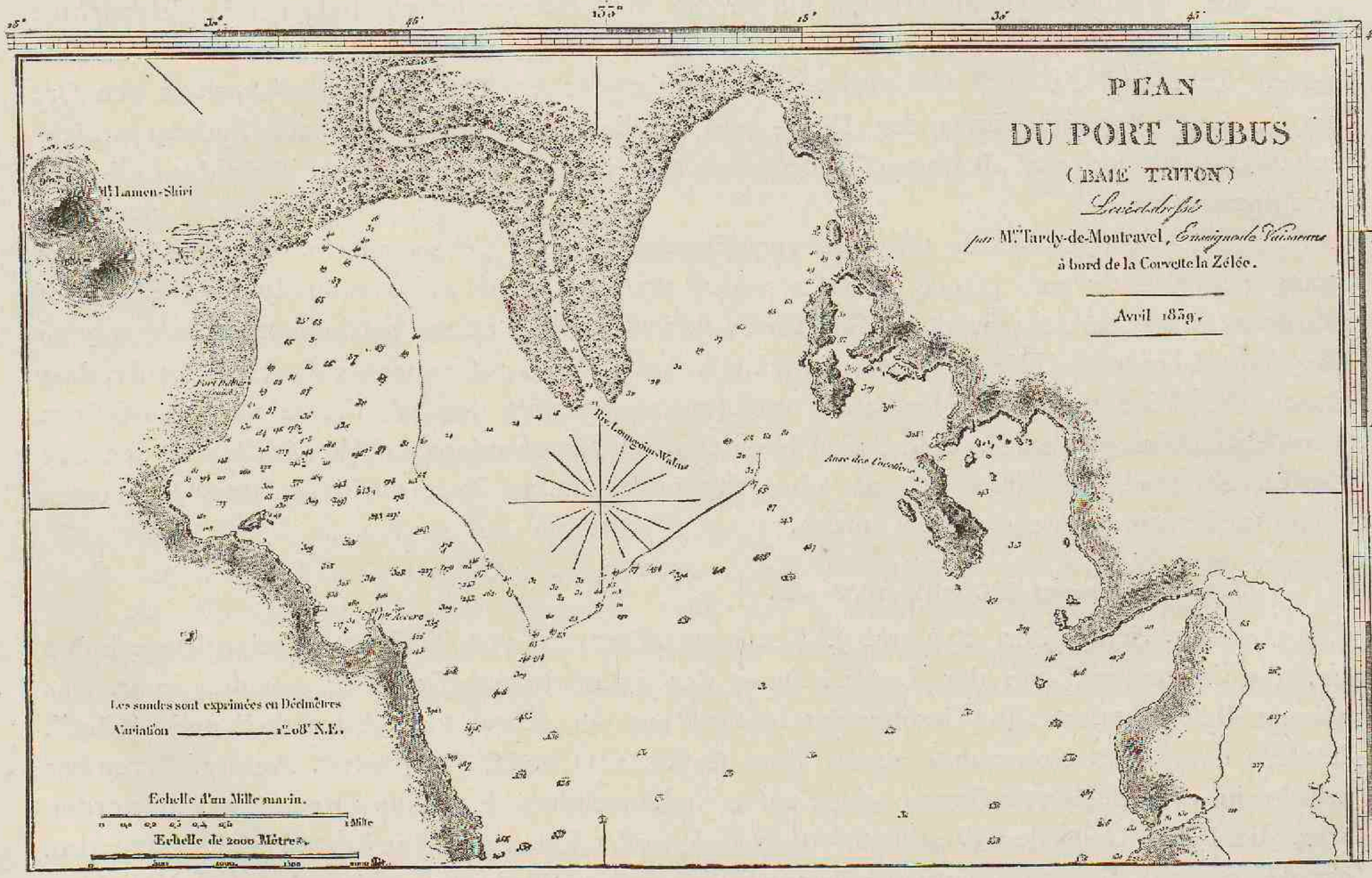


Fig. 6.

mit einigen Leuten nach der Mündung, doch fand er hier am Ufer nur die Überbleibsel zweier Hütten, die seit langer Zeit verlassen sein mussten. Es ist durchaus nicht sicher, dass man sich am gesuchten Flusse befand [3]). Die im Hinterlande aufragende Bergkette, der westliche Ausläufer des Schneegebirges, wurde von DUMONT D'URVILLE Charles Louis-Gebirge genannt [4]).

1) J. DUMONT D'URVILLE. l. c., VI, 1844, p. 21.

2) A. WICHMANN. De Moordenaars- en de Doodslagers-rivier op Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Genootsch. (2) XXV. 1908, p. 576.

3) J. DUMONT D'URVILLE. l. c. pag. 299—300.

4) Wahrscheinlich nach einem Offizier CHARLES LOUIS benannt. Einige deutsche Karten haben einen KARL LUDWIG daraus gemacht.

Am 4. ging es an dem damals namenlosen Kap Steenboom, das den Namen Champel erhielt, vorbei. Während bisher westliche Winde vorgeherrscht hatten, stellten sich mit dem Erreichen der Südküste, nachdem Kap Valsch dublirt worden war, kräftige östliche Winde ein, die dem Vorwärtskommen so hinderlich wurden, dass am 13. der Befehl zur Umkehr gegeben werden musste. Am 27. tauchte bei Tagesanbruch die Küste von Neu-Holland auf und wurde alsbald in der Raffles-Bai geankert. Nach einem von 6. bis 9. April währenden Besuch von Port Essington [1]), ging die Fahrt nach den Aru-Inseln, wo die Ankunft vor Dobo am 12. erfolgte. Am 21. wurde aufs neue Kurs nach der Südwestküste von Neu-Guinea gesetzt und konnte das Geschwader bereits nach Ablauf zweier Tage in die Triton-Bai einlaufen und vor dem gewesenen Fort Du Bus vor Anker gehen. Was von der Niederlassung erhalten geblieben war, beschränkte sich auf einen Backofen, auf die Fundamente eines Gebäudes, auf Pfefferpflanzen und einige Orangenbäume, im übrigen war alles bereits Wildernis geworden. Der bis zum 30. währende Aufenthalt wurde zu einer Aufnahme der Bucht durch die Leutnants z. See TARDY DE MONTRAVEL und MARESCOT benutzt [2]) (Fig. 6). Die von ihnen erkundeten Namen weichen von den in den niederländischen Quellen erwähnten ab. Im Gegensatz zu jenen heisst die Landschaft nicht Lobo, sondern Lorembo. Die Stelle, an der das Fort gelegen hatte, nannten die Eingeboren Wama Runi, den im Osten mündenden Fluss Sungun Walar [3]). Trotz der keinen Tag ausbleibenden Regengüsse unternahmen DUMONT D'URVILLE und J. B. HOMBRON fast täglich Ausflüge [4]). Der letztgenannte machte aus der Triton-Bai einen Erhebungskrater [5]).

Am 30. wurden die Anker wieder gelichtet, jedoch gelang es erst während der darauf folgenden Nacht aus der Bai herauszukommen. Am Abend des 1. Mai war das Geschwader bis in die Nähe der Inseln Karawatu und Kèlemala, die den Namen Plana-Inseln erhielten, gelangt. Der am folgenden Tage unternommene Versuch durch die Nautilus-Strasse zu segeln, misslang, weshalb die Insel Adi im Osten umfahren werden musste [6]). Ohne nochmals einen Landungsversuch zu machen, wurde die Fahrt längs Neu-Guinea in nordwestlicher Richtung fortgesetzt. Die während derselben gemachte Aufnahme [7]) blieb die Grundlage für alle später erschienenen Karten (Fig. 7). Am 5. wurde die Insel Batu Puti, unweit des Südeinganges zum Mac Cluer-Golf gelegen, passirt und darauf die Bai von Waru an der Nordostküste von Ceram

---

1) G. WINDSOR EARL. Tropical Enterprise in Australia. London 1846, p. 57.

2) Nebenkarte der Carte de la côte sud-ouest de la Nouvelle-Guinée (Atlas, Pl. 24).

3) Auf der Karte heisst er Lungun Walar. Walar bedeutet in der Landessprache Fluss oder See.

4) J. DUMONT D'URVILLE l. c., VI. 1843 pag. 140—141, 291—300, 405—315.

5) HOMBRON behauptet auch, dass die umliegenden Berge aus Basalt und Sandstein beständen, aber das ersterwähnte Gestein kommt in dem ganzen Gebiet nicht vor. (Aperçu géologique de l'Australie et de la Nouvelle-Guinée. Ann. des Voyages (5) I. Paris 1845, p. 384).

6) J. DUMONT D'URVILLE, l. c. pag. 141—144.

7) C. A. VINCENDON-DUMOULIN. Carte de la côte sud-ouest de la Nouvelle-Guinée (Atlas Pl. 24). Es wurden auf dieser Karte eine Reihe von Namen eingeführt, die im Text keine Erwähnung gefunden haben und die auf den neueren Karten zum allergrössten Teile nicht mehr vorkommen. Der Berg Buru wird als Mont Lakahia, das Kap Bohia als Cap Périer, das Kap Awura als C. Baudin, die Insel Kajumerah als I. Chasot, Namatote als Ile (?) Prévost, das Vorgebirge am Karufa-Fluss, Tenggiri, als C. Boucher, die Inseln Arobi, Pasiata und Wainaga als Iles de Lucca, die Inseln Madaif und Dombio im Arguni-Busen als Iles Cabot, das Kap Baik als C. Sapey, die Karas-Inseln als Iles Gudin, das Kap Patimuni als C. Foullioy, die Inseln Otar und Urat (Samei der Karten) als I. Jacobs, Pandjang als I. Coster, Èga als I. Roze, Bati Puti als I. Gide bezeichnet. Ferner sind verschiedene bekannte Namen verstümmelt worden. Es muss heissen Vogel-Eiland [Tumbu-Tumbu] statt I. Wogel, Kap Katumin statt C. Kaloeman, Ruloffs-Inseln [Nusa Wulan] statt Iles Buloff.

aufgesucht. Nach einem von 7. bis 9. Mai währenden Aufenthalt segelte das Geschwader über Makassar nach Batavia, wo die Ankunft am 8. Juni erfolgte.

Die „Astrolabe" traf mit der „Zélée" am 17. Februar 1840 im Hafen von Hobart auf Tasmania ein [1]). Am 25. wurde die Fahrt nach Neu-Seeland, am 4. Mai von dort nach den Loyalitäts-Inseln fortgesetzt [2]) und alsdann von diesen aus westlicher Kurs eingeschlagen. Am Abend des 23. Mai gelangte das im Südosten der Rossel-Insel liegende, kleine Eiland Adèle und zugleich das Kap Délivrance in Sicht [3]). Am Südrande des Louisiade-Archipels weiter

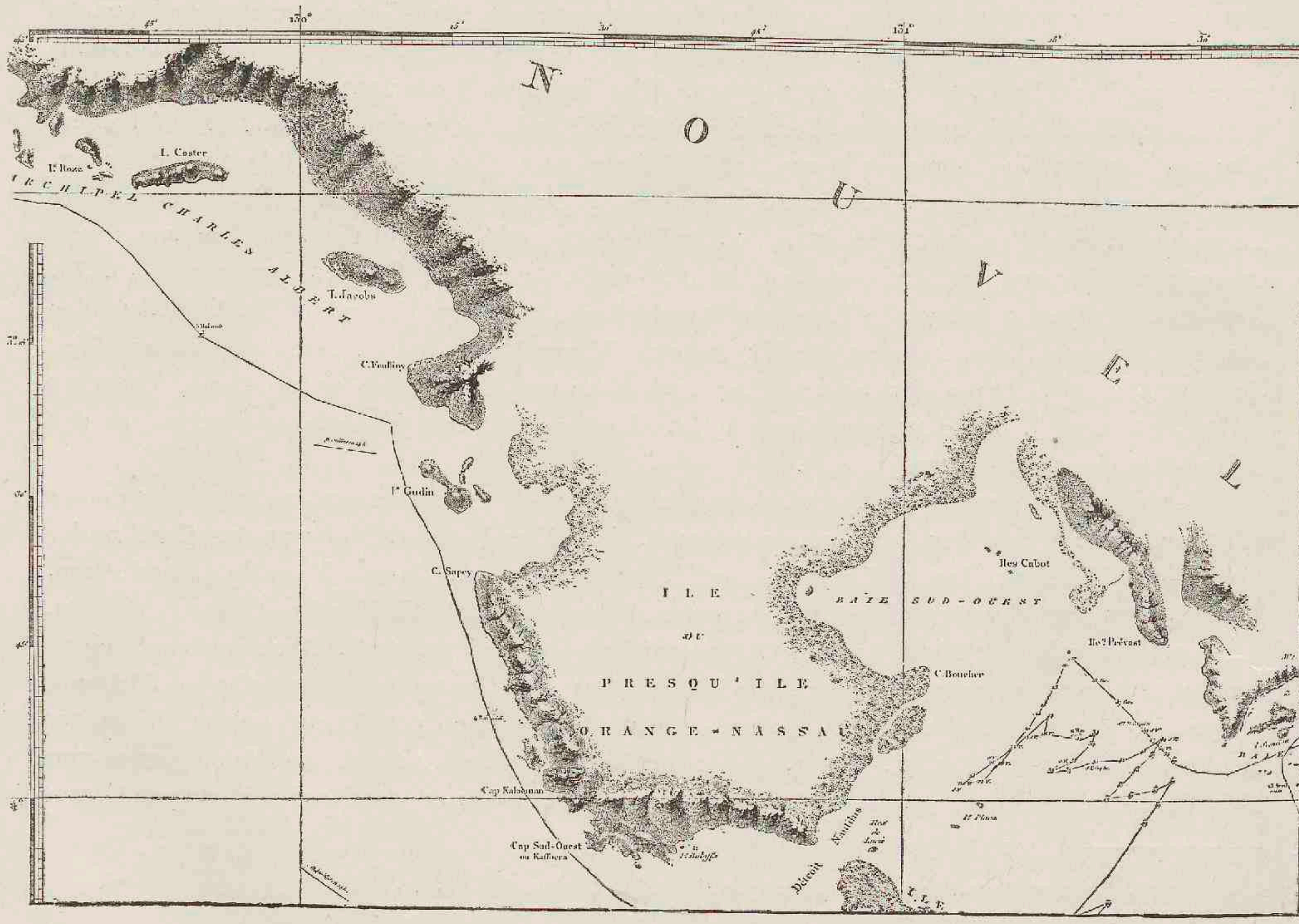


Fig. 7.

segelnd, passirten die Schiffe am nächsten Tage die Sud-Est-Insel [Tagula] und die Calvados-Gruppe. Am 25. wurden die Montémont-Inseln und abgesehen von der bereits bekannten Insel Ouessant, die Stuers- [4]), die Teste- [Wari-], Lebrun- und die Dumoulin-, Castori- und Blanchard- [Doini-] Inseln entdeckt. Mit den letztgenannten war das Geschwader in die Nähe der Südostspitze

1) Voyage au Pôle Sud et dans l'Océanie. Histoire du Voyage IX. Paris 1846, p. 1—92.

2) L. c. pag. 93—204.

3) L. c. pag. 208. Es möge nochmals betont werden, dass damit ein anderes Vorgebirge, als das von Bougainville und das von D'Entrecasteaux entdeckte gemeint ist, wie auch aus den folgenden Breitenbestimmungen hervorgeht. Bougainville 11° 45′ S., Dumont d'Urville 11° 23′ 25″ S., D'Entrecasteaux 11° 20′ 37″ S.

4) Nach F. V. A. de Stuers, Gouverneur der Molukken, in Amboina.

von Neu-Guinea gelangt [1]). Am nächsten Tage tauchten in weiter Ferne hohe Gipfel auf, während längs der Küste eine Reihe kleiner Inseln, die durchweg bewohnt waren, an dem Auge vorbeizogen. Ihre Namen, die nur auf der Karte vermeldet werden, lauten Brumer-Inseln, Léocadie-Inseln [Deirina], Tissot-Insel [Beibesika], Mallein-Insel [2]), Roux- und Webb-Insel. Am 27. befand das Geschwader sich angesichts der Orangerie-Bai. Heftige Unterleibschmerzen drängten DUMONT seine Fahrt zu beschleunigen, so dass von dem Einlaufen in diese abgesehen worden musste. Am westlichen Ende wurde die kleine Juliade-Insel [Imsa] bemerkt, der weiter im Westen die Toulon-Inseln [3]) folgten. Am Vormittag des 28. ging es an der Grange-Insel [Bana-Bana] und dem Kap Colombier, der heutigen Dedere-Spitze, vorbei. In der anschliessenden [Cloudy-] Bai wurde die Eugénie-Insel [Naria] gewahrt. Hinter dem am Westende der Bai liegenden Kap Rodney wurde ein Bergrücken, die Terre de Bocage [4]), und schliesslich am Abend noch die Coutance-Insel entdeckt. Am Mittage des 29. befand

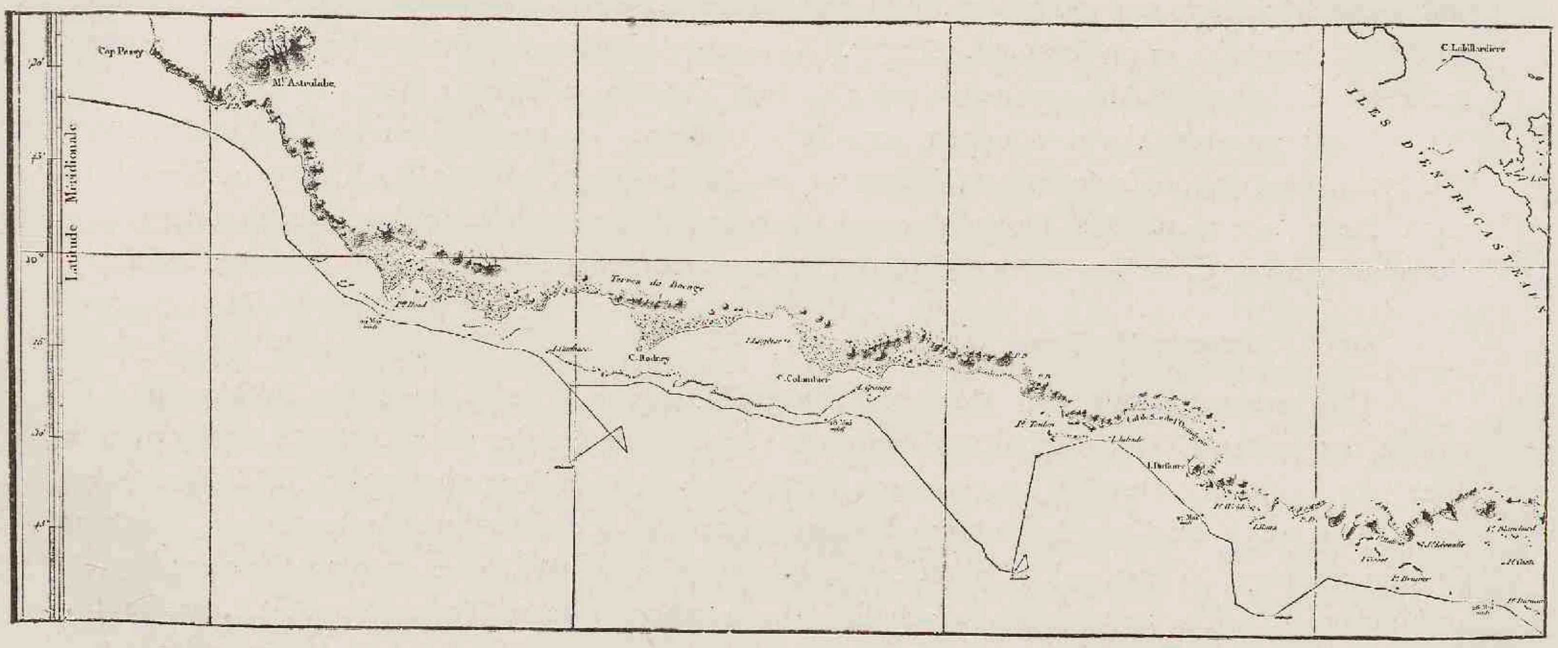


Fig. 8.

man sich vor dem Hood-Kap, ohne dass es von DUMONT erkannt werden konnte, und in der Abendstunde kam eine hohe Bergkette in Sicht, deren Hauptgipfel den Namen Mont Astrolabe erhielt [5]). Der letzte Punkt an der Küste, der noch vor dem Scheiden des Tages erkannt werden konnte, war das Kap Passy, womit aber wohl nur eine der westlich von Port Moresby liegenden Inseln gemeint sein kann. Nunmehr konnte DUMONT die wiederholt von französischer Seite geplante Durchsegelung der Torres-Strasse zur Tat werden lassen. In östlicher Richtung weiterfahrend, gelangte das Geschwader am 30. an den Portlock-Riffen, am 31. am Anchor Cay vorbei durch die Bligh-Einfahrt, um noch bei der Darnley-Insel [Èrub] vor Anker zu

1) L. c. pag. 210, 330—341.

2) Damit ist die östlich vom Baxter-Hafen sich erhebende Halbinsel gemeint.

3) Die grösste und eigentliche Toulon-Insel heisst bei den Eingeborenen Mailu oder Mairu.

4) Es sind dies die Ganai-Hügel.

5) Gegenwärtig bezeichnet man mit diesem Namen das ganze Gebirge und nennt man den Hauptgipfel D'Urville-Pik.

gehen. Nach einem Besuch der Insel am 1. Juni wurde die Fahrt fortgesetzt und an der Nepean-Insel [Èdugor], der Stephens-Insel [Ugar], der Campbell-Insel [Sapker] und der Dalrymple-Insel [Damut], die zur Linken blieben, vorbeigesegelt. Bei dem Versuch, die östlich von Tud [Warrior-Insel] sich befindende Durchfahrt durch das Warrior-Riff zu passiren, liefen die Korvetten auf und konnten erst nach lebhaften Anstrengungen am 4. wieder abgebracht werden [1]. Zur Erinnerung an dieses Missgeschick erhielt die Durchfahrt den bleibenden Namen Canal Mauvais. (9° 46½' S., 142° 58½' E.,—9° 49' S., 142° 59½' E.). Es währte noch bis zum 10., ehe das Geschwader imstande war, die Fahrt, und zwar nunmehr südwestlich von Tud, fortzusetzen. Nachdem es an der Dungeness-Insel [Djeaka] [2] und der Turtlebacked-Insel vorbeigesegelt war, ankerte es nachmittags bei dem südöstlich von der Jervis-Insel gelegenen Passage-Eiland. Am nächsten Tage ging es durch den Bligh-Kanal nördlich von der Mulgrave Insel [Badu], worauf am 12. das offene Meer erreicht wurde [3].

Nach einem vom 21. bis 26. Juni währenden Aufenthalt in Kupang auf Timor [4] wurde noch die Insel Réunion besucht. Am 7. November 1840 liefen die beiden Korvetten nach mehr als dreijähriger Abwesenheit wieder in den Hafen von Toulon ein.

Inmitten der Vorbereitungen für die Herausgabe seines Reisewerkes sollte DUMONT D'URVILLE ein jähes Ende finden, indem er am 8. Mai 1842, auf der Rückfahrt von Versailles nach Paris begriffen, das Opfer eines Eisenbahnunfalles wurde. Es ist insbesondere den Bemühungen von C. A. VINCENDON-DUMOULIN zu verdanken, dass das Reisewerk zustande kam [5].

John Clements Wickham 1839.

Die Indienststellung der Korvette „Beagle" hatte in erster Linie zum Zweck eine Aufnahme derjenigen Küstenabschnitte Australiens vorzunehmen, die durch FLINDERS eine geringere oder gar keine Berücksichtigung erfahren hatten. In der dem Kommandanten J. C. WICKHAM am 8. Juni 1837 erteilten Instruktion kommt jedoch noch der weitere Auftrag vor: „You are, on the contrary, to proceed, if practicable, but most cautiously, in examining the complicated archipelago of rocks and islands which line the northern side of Torres Strait, till, at length, reaching New Guinea, you will there ascertain the general character of that part of its shore, whether it be high and continuous, or broken into smaller islands with available channels between them, as has been asserted; or whether, from being guarded by the innumerable reefs and dangers which are marked in the charts, it must remain altogether sealed to the navigator. The nature of the country as well as of its products, will also be inquiries of considerable interest; and you will, perhaps, be able to learn whether the Dutch have made

1) L. c. pag. 220—234, 331—360., auch Suite et retour à Toulon de l'expédition au pôle antarctique. Annales maritimes et coloniales. LXXV. 2. Paris 1840, p. 826—829 und Naufrage de l'Astrolabe et la Zélée dans le Détroit de Torrès. FR. LACROIX. Annuaire des Voyages et de la Géographie. III. Paris 1846, p. 17—39.

2) Djeguei nach DUMONT D'URVILLE.

3) L. c. pag. 239.

4) L. c. X. 1846, p. 1—13, 33—36.

5) Ausser der in 10 Bänden erschienenen Histoire des Voyage 1842—1846 nebst Atlas von VINCENDON—DUMOULIN, C. A. VINCENDON—DUMOULIN. Hydrographie. 2 Bde. 1843 und 1851., C. A. VINCENDON—DUMOULIN et COUPVENT—DESBOIS. Physique I. 1842., DUMOUTIER. Anthropologie. Paris 1854., HOMBRON et JACQUINOT. Botanique. I 1845 par C. MONTAGNE., II. 1853 par J. DECAISNE., GRANGE. Minéralogie et Géologie. Übersetzungen der Reisebeschreibung im Auszuge: J. DUMONT D'URVILLE. Reise nach dem Südpol und Oceanien. Herausgegeben von FRIEDR. HEINZELMANN. Leipzig 1851 und Reise nach dem Südpol und Oceanien. Herausgegeben von PHIL. HEDWIG KÜLB Darmstadt. 1846—47.

any progress in forming settlements along its shores; and if so, you will take special care not to come into collision with any of their authorities" [1]).

Am 5. Juli 1837 wurde von Plymouth aus die Fahrt angetreten und bereits am 15. November in George's Road an der Mündung des Swan-Flusses geankert. Wir können die Aufnahmearbeiten an den Küsten Australiens bis zu dem Augenblicke übergehen, an welchem der „Beagle" sich der Torres-Strasse nähert. Dies geschah am 12 Juli 1839, als das Schiff sich bei der Cairncross-Insel befand und am Nachmittage die Blackwood-Bai, in der Nähe der York-Insel [Wamilug], im SW. der Insel Mount Adolphus gelegen, erreichte [2]). Am folgenden Tage wurde zwischen Possession Island und dem Festlande hindurchgesegelt und alsdann in die Endeavour-Strasse eingelaufen. Nachdem Kap Cornwall erreicht worden war, gelangte man mit einem NW. $^1/_2$W-Kurse nach der Booby-Insel, wo vor Anker gegangen wurde. In dem Postkasten fanden sich Nachrichten von der hier vor 8 Monaten passirten Port Essington-Expedition und über den Schoner „Essington" vor. Hierauf setzte der „Beagle" seine Fahrt nach Port Essington fort.

Kapt. Gill 1839.

Das Schiff „Aliquis", Kapt. GILL, von Neu-Süd-Wales kommend, scheiterte am 15. Mai 1839 in der Torres-Strasse. Die Mannschaft wurde gerettet [3]).

J. M. Laws 1839.

Kapt. J. M. LAWS durchfuhr auf dem Kriegsschiff „Satellite", im Juli 1839, die Torres-Strasse auf dem Wege durch die Innere Route [4]).

Robert L. Hunter 1839—40.

Anfang des Jahres 1839 hatte der „Marshall Bennett" von England aus seine Fahrten nach dem Stillen Ozean aufs neue angetreten. Von der Mindoro-Strasse aus berichtete ROB. L. HUNTER unter dem 12. März 1841 über St. Matthias und die benachbarten Inseln, in deren Nähe er zwei Wochen lang gekreuzt hatte [5]). An der Südküste von St. Matthias wurden mehrere Inseln entdeckt, im Südosten, etwa 10 miles entfernt, aber eine niedrige, zwei Hügel tragende, gegen 10 miles lange Insel, deren Mitte sich unter etwa 1° 41' S., 149° 52' E. befindet. Es war dies ohne Zweifel die von DAMPIER entdeckte Sturm-Insel [Squally Island], wie CURT DANNEIL bereits herausgefunden hat [6]). Östlich davon wurde ein kleines, bewaldetes Eiland, von etwa 4 miles Umfang bemerkt, das von HUNTER für die Sturm-Insel angesehen

---

1) J. LORT STOKES. Discoveries in Australia; with an account of the coasts and rivers explored and surveyed during the voyage of H. M. S. Beagle, in the Years 1837-38-39-40-41-42-43. By Command of the Lord Commissioners of the Admiralty. Also a narrative of Captain OWEN STANLEY'S Visits to the Islands in the Arafura-Sea. I. London 1846, p. 13.

2) L. c. pag. 367—376.

3) Nautical Magazine. IX. London 1840, p. 65.

4) P. P. KING. Directions for the Inner Route from Sydney to Torres Strait. London 1847, p. 9—11.

5) Matthias Island — New Ireland &c. Nautical Magazine. XI. 1842, p. 2—7. Over eenige Eilanden ten Noord-Oosten van Nieuw-Guinea, door Kapitein HUNTER, van het Schip Marshall Bennett. Tijdschr. toegewijd aan het Zee-wezen. (2) V. Medemblik 1845, p. 195—204.

6) Zwei wenig bekannte Inseln, östlich von St. Matthias im Bismarck-Archipel. Petermanns Mittlg. XLVIII. 1902, p. 286.

wurde. In Wirklichkeit war es aber die Tench-Insel, die von R. PARKINSON zum erstenmale, am 18. April 1905, besucht worden ist [1]).

Auch auf andere fehlerhafte Angaben der Karten lenkte HUNTER die Aufmerksamkeit. Nach einigen kurzen Mitteilungen über Neu-Hannover und die Byron- [Intricate-] Strasse, geht er zu einer Besprechung von Neu-Mecklenburg [Neu-Irland] über und bemerkt, dass er dessen Nordspitze zu 2° 36′ S., 150° 46′ E. bestimmt habe [2]). Für die Ostspitze wurde ca. 3° 56′ S., 152° 56′ E. und für das Kap Santa Maria 4° 2′ S., 153° 2′ E. gefunden [3]). Ferner liegen nach seinen Angaben die eine Höhe von 2000 feet erreichenden Gardner-Inseln zwischen 2° 34′ und 3° S., 151° 52′ und 152° 4′ E. [4]). Die Mitte der nur eine mittelmässige Höhe besitzenden Visscher- [Fischer-] Insel wurde von ihm zu 2° 32′ S., 151° 55′ E. bestimmt [5]). Vier miles westlich von ihr befindet sich eine Untiefe, auf die der „Marshall Bennett" am 28. Juni 1840 getrieben wurde [6]).

Die schmale Meerenge, die die Fischer-Insel [Simberi] von der südlich gelegenen Insel Korumbo trennt, ist nach HUNTER nur einmal und zwar von dem Schiffe „Vigilant" durchfahren worden. Er bemerkt ferner, dass mit den beiden auf NORIE's Karte eingetragenen Inseln Du Bouchage und Day eine und dieselbe Insel gemeint ist [7]). Sie besitzt eine dreieckige Gestalt und die höchste Erhebung (etwa 3200 feet) unter den unweit Neu-Mecklenburg aufragenden Inseln. Mit der nördlichsten, die beinahe genau im Norden von den vorhergehenden liegt, von HUNTER irrigerweise als Garret Denis bezeichnet, war die Insel San Francisco von MAURELLE, das Mahur der Eingeborenen, gemeint. Von den Eingeborenen aller dieser Inseln sagt HUNTER, dass sie wolliges Haar besitzen, und fügt seinen Bemerkungen noch Einzelheiten über den Verkehr mit ihnen hinzu.

In einer weiteren Notiz teilt HUNTER mit, dass er auch durch die Dampier-Strasse längs der Ostküste von Neu-Guinea gesegelt sei [8]). Er habe das Land in der Nähe und im Westen von Kap King William hoch und zwar bis etwa 13000 feet ansteigend gefunden [9]). Auch die Long-Insel, die von den Walfischjägern Crown-Insel genannt werde [10]), habe er gesehen. Das zu gleicher Zeit im Nordwesten von Rook bemerkte Eiland kann nichts anderes als Tupinier [Ginges] sein.

Am 14. November 1840 verliess HUNTER auf der Fahrt nach dem Chinesischen Meer das St. Georg-Kap, am 5. Dezember befand er sich an der Ostseite der Gardner-Inseln,

---

1) St. Matthias und die Inseln Kerué und Tench. Globus LXXXVIII. 1905, p. 69—72.

2) In Wirklichkeit 2° 32′ 58″ S., 150° 48′ 10″ E.

3) HUNTER meinte damit wohl das in 3° 58′ S., 152° 59′ E. liegende Vorgebirge, denn das Kap Santa Maria befindet sich in 4° 17′ S., 153° 11′ E.

4) In Wirklichkeit 2° 32′—3° S., 151° 56′—152° 3′ E. wenn man die Visscher-Insel ausnimmt. HUNTER erkannte noch nicht, dass die Gardner-Insel aus zwei Eilanden bestand.

5) In Wirklichkeit 2° 34′ S. 151° 54′ E.

6) Hierauf wird HUNTER wieder nach den Philippinen gesegelt sein, um Proviant einzunehmen, denn im September 1840 befindet er sich, von Westen kommend, auf der Fahrt nach den Admiralitäts-Inseln. Infolge der starken, westlichen Strömung sah er sich gezwungen nördlichen Kurs bis in 2° N. einzuschlagen, um sodann in einem weiten Bogen nach der Ostseite der Grünen Inseln zu gelangen (Nautical Magazine. XII. 1843, p. 2).

7) Es ist diejenige, welche heutigentags wieder den ihr ursprünglich von TASMAN verliehenen Namen Gardenys trägt.

8) Eastern Dampier Strait. Nautical Magazine. X. London 1841, p. 743—745.

9) Der höchste dieser Berge, der Cromwell-Berg [Ulur], erreicht eine Höhe von 2347 m.

10) Es beruht dies zweifelsohne auf einem Irrtume, denn DAMPIER gab dem kleinen, NWzW. von der Long-Insel liegendem Eiland den Namen Crown-Insel.

und kam am 14. Dezember mit den Eingeborenen von Nukuoro (Monteverde-Inseln), deren Lage er zu 3° 52′ N., 154° 56′ E. bestimmte, in Berührung.

Schiff „**Lady Blackwood**" 1840.

Einer kurzen Notiz von JOHN FRANCIS KING ist zu entnehmen, dass das Schiff „Lady Blackwood" im Jahre 1840 auf ein Riff lief, das sich in südöstlicher Richtung von der Long-Insel aus erstreckt [1]).

Anonymus 1840.

PAUL REINA erwähnt, dass 1840 ein Schiff auf ein Riff bei der Insel Woodlark geriet und dessen Mannschaft darauf von den Eingeborenen ermordet wurde [2]). Mir ist nur der Bericht eines Ungenannten bekannt geworden, der erzählt, dass im Dezember des erwähnten Jahres eine vor dieser Insel liegende Flotte von Walfischfahrern von einem Zyklon überrascht worden sei, der grossen Schaden angerichtet habe. Eines der Schiffe sei bei den Laughlan-Inseln gescheitert und über das Riff hinweg in die Lagune geschleudert worden [3]).

Kapt. **Carr** 1840.

Das Schiff „Mangles", Kapt. CARR, durchfuhr im Jahre 1840 die Torres-Strasse und ankerte am 5. Juni 1840 bei der Murray-Insel [Mèr] [4]).

W. Goodwyn 1840.

Das von W. GOODWYN geführte Schiff „Florentia" hatte Port Jackson am 12. März 1840 verlassen und war, nach Umschreibung eines weiten Bogens durch den Stillen Ozean, am 3. Mai nach Manila gelangt [5]). Am 3. Juli wurde die Reede wieder verlassen. Zunächst nördlichen Kurs einschlagend, befand die „Florentia" sich am 17. in 18° 41′ N., 119° 48′ E. angesichts Babuyan Claro. Am 23. wurden die Palau-Inseln passirt, worauf 8 Tage später, unter 0° 50′ N., das noch 80 miles entfernte hohe Land der Nordwesthalbinsel von Neu-Guinea auftauchte [6]). Am Morgen des 5. August wurden die Ajau-Inseln und am nächsten Tage Waigëu bemerkt. Bald nachdem das Schiff sich unter 0° 45′ N., 131° 20′ E. befunden hatte, kam in SW. eine kleine, niedrige, mit Bäumen bedeckte Insel in Sicht, die sich auf keiner Karte angegeben fand [7]). Aus dem lückenhaften Bericht ersieht man dann erst wieder, dass am 10. Pulu Pisang, am 12. Buru gesehen wurde. Am 17. ging die Fahrt durch die Saleyer-, am 26. durch die Sunda-Strasse, worauf die Ankunft vor Kapstadt am 14. Oktober erfolgte.

---

1) Navigation through St. George Channel to the westward towards the coast of New Guinea. Nautical Magazine. XIII. 1844, p. 13.

2) Über die Bewohner der Insel Rook. Zeitschr. f. Allgem. Erdkunde. N. F. IV. Berlin 1858, p. 355.

3) T. V. Observations sur le temps dans l'Océan pacifique ouest. Ann. hydrogr. XXXI. Paris 1868, p. 59.

4) J. LORT STOKES. Discoveries in Australia. I. London 1846, p. 444, 453., II, p. 200.
[P. P. KING]. Voyage of the Colonial Schooner „Isabella". Nautical Magazine. VI. 1837, p. 660.

5) Voyage of the Ship Florentia. W. GOODWYN, Commander. Nautical Magazine. X. 1841, p. 448—453, 537—543, 674—678.

6) L. c. pag. 675.

7) Dieses Eiland Florentia ist mit der Budd-Insel, der Ile Isolée von J. DUMONT D'URVILLE, identifizirt worden (Eastern Archipelago — Eastern Portion. Part 2. London 1889, N°. 942 Hydrogr. Office).

Schiff **„Gilmore"** 1840.

Wie BYRON DRURY mitteilt, segelte das Schiff „Gilmore" am 26. September 1840 von Sydney ab, um durch die Torres-Strasse nach Port Essington zu gehen, wobei die Wahl auf die Innere Route fiel. Bei dieser Gelegenheit wurde unweit der Cairncross-Insel die Gilmore-Untiefe entdeckt [1]).

Sir **Edward Belcher** 1840.

Im Jahre 1835 rüstete die britische Admiralität das Kriegsschiff „Sulphur" nebst dem als Begleitschiff dienenden Schoner „Starling" aus. Den Befehl führte FRED. W. BEECHEY, während der Leutn. H. KELLET das Kommando über den Schoner hatte. Während für die an den amerikanischen Küsten vorzunehmenden Untersuchungen eingehende Instruktionen festgestellt worden waren, erliess die Admiralität für die übrigen Gebiete des Stillen Ozeans nur ganz allgemein gehaltene Vorschriften, die sich besonders auf das Studium der Meeresströmungen bezogen. Es waren wohl die Untersuchungen von CH. DARWIN gewesen, welche den Anlass gaben, dass auch die Aufmerksamkeit auf die Koralleninseln gelenkt wurde. Der Expedition wurden sogar Bohrapparate beigegeben mit deren Hülfe man vorahnend näheren Aufschluss über die Tätigkeit der „Koralleninsekten" zu erhalten hoffte.

Die Fahrt währte von 1836 bis 1842, doch stellt der Aufenthalt in den Gewässern Neu-Guineas einen so unbedeutenden Abschnitt derselben dar, dass es nicht lohnt lange bei ihr zu verweilen. Die von BELCHER verfasste Beschreibung muss zudem als eine aussergewöhnlich dürftige Leistung bezeichnet [2]), und ebensowenig können die Arbeiten des begleitenden Naturforschers R. B. HINDS [3]) als hervorragend angesehen werden. Es zeugt daher von grosser Naivität, wenn C. GEORGE behauptet, „that the Sulphur has equalled, if not surpassed, any vessel that left England in the like interesting expedition" [4]).

Am 24. Dezember 1835 verliessen beide Schiffe den Hafen von Plymouth. BEECHEY, der während der Fahrt erkrankt war, sah sich nach der am 9. Juni 1836 erfolgten Ankunft in Valparaiso gezwungen den Befehl abzugeben und nach England zurückzukehren. Zu seinem Nachfolger wurde Sir EDWARD BELCHER ernannt, der am 30. November 1836 Falmouth verliess, um zu dem vor Panama liegenden Geschwader zu stossen, das darauf am 15. März 1837 seine Fahrt fortsetzte.

Im Mai 1840 waren die Viti-Inseln erreicht worden. Nach einem Besuch der Neu-Hebriden gelangten die Schiffe an den Salomo-Inseln vorbei und darauf am 5. Juli in die Kambotorosch-Bai unweit des St. Georg-Kap auf Neu-Mecklenburg [5]). Ohne auch nur die geringste Kenntnis von den ausgezeichneten Aufnahmen, die unter DUPERREY und DUMONT

---

1) Gilmore-Shoal, north-west of Cairncross Island. — Inner Passage through Torres Strait. Nautical Magazine X. 1841, p. 292.

2) Sir EDWARD BELCHER. Narrative of a Voyage round the World performed in H. M. S. Sulphur during the years 1836—1842. London 1843. 2 Vols.

3) The Regions of Vegetation; being an analysis of the distribution of vegetable forms over the surface of the globe in connection with climate and physical agents, ibid. II. Appendix. Ausserdem wurde von ihm herausgegeben: The Zoology of H. M. S. Sulphur. London 1844. Der erste Band behandelt die Säugetiere, Vögel und Fische und wurde verfasst von J. F. GRAY, J. GOULD und J. RICHARDSON. Der zweite Band, der die Mollusken enthält, ist von HINDS bearbeitet worden.

4) Outlines of the Sulphur's Voyage. Nautical Magazine. XII. 1843, p. 599.

5) BELCHER, l. c. p. 71.

D'URVILLE gemacht worden waren, wurde der hier gewählte Ankerplatz zu Vermessungen verwendet [1]). Zu den alten Namen von CARTERET, nämlich English Cove und Gower's Harbour, tritt als neuer Port Sulphur [Sulphur-Bai], der als der beste der hier befindlichen Ankerplätze bezeichnet wurde [2]) Nach dem Wiederauslaufen am 16. segelten die Schiffe durch den St. Georg-Kanal, passirten am folgenden Tage die Duke of York-Inseln [Neu-Lauenburg], und folgten darauf dem Laufe der Küste von Neu-Mecklenburg. Der vielen Kranken und auch des schlechten Wetters wegen erschien es nicht angebracht noch länger in dieser Gegend zu verweilen. Von einer kräftigen, nordöstlichen Strömung ergriffen (1 mile in der Stunde), gelangten die Schiffe am 23. an der Elisabeth-Insel [Alim] vorbei, sichteten andere zu den Admiralitäts-Inseln gehörende Eilande und passirten am 24. die Purdy-Inseln.

Am 25. wurde die im Jahre 1795 von der „Britannia" gesichtete Inselgruppe, die A. ARROWSMITH auf seiner Karte unter dem Namen Six Islands eingetragen hatte, bemerkt [3]). Bei der Annäherung an die Küste kamen zwei niedrigere Inseln im Norden in Sicht [4]) und zu gleicher Zeit wurde eine tiefe Bucht an der Südwestecke einer — wie BELCHER anfänglich vermutete — Halbinsel wahrgenommen. Später stellte sich jedoch heraus, dass man es mit einer Insel zu tun habe. Sie erhielt ganz überflüssiger Weise den so häufig missbrauchten Namen Britannia. Da BELCHER keine Positionsbestimmungen mitteilt und ausserdem seine Beschreibung durchaus unzulänglich ist, so konnte erst auf Grund seiner anderweitig veröffentlichten Aufnahme [5]) ermittelt werden, dass damit die D'Urville-Insel [6]) gemeint war. In der erwähnten, Victoria-Bai genannten Bucht wurde am späten Abend des 26. geankert. An ihrer Südseite fand man eine Salzquelle, deren Temperatur beinahe den Siedepunkt erreichte. Die ganze Inselgruppe erhielt den Namen Britannia-Gruppe.

Auf der am 28. fortgesetzten Fahrt wurden von der Mastspitze aus eine Menge Inseln — im ganzen 18 — beobachtet. Am Abend des 1. August befanden die Schiffe sich in einer sehr tiefen und ausgedehnten Bucht, worauf am Mittage des folgenden Tages nicht weniger als 9 Inseln gesichtet wurden, von denen BELCHER irrigerweise annahm, dass sie den Los Crespos der alten Karten entsprächen. Mit Sonnenuntergang war die siebente Insel, nämlich Jamna, erreicht worden, vor der geankert wurde. Am Morgen des 3. stellten sich bereits zahlreiche Eingeborene ein, von denen gegen 300 Kokosnüsse sowie einige Bananen erworben wurden. Hierauf will BELCHER die Arimoa-Inseln aufgesucht und am 4. in ihrer Nähe geankert haben. Er zählt ihrer drei, Arimoa, Moa und Insu, auf, die in Wirklichkeit die beiden Wakdé-Inseln Insu Moār und Insu Manai, nebst dem unfernen Masi-Masi sind. Die Arimoa-Inseln lagen ausserhalb des Kurses. In westlicher Richtung weitersegelnd, konnten die Schiffe am 6. in den Geelvink-Busen einlaufen und am 7. in einer an der Südküste von Japen gelegenen Bai — wahrscheinlich der von Ansus — ankern. Auch hier unterlässt es

1) New Ireland, Pacific Ocean, Cape St. George to Carteret Point, including Gower und Carteret Harbour, also Englisch and Irish Coves 1840. London. Hydrogr. Office 1865. N°. 1105.

2) In der Sulphur-Bai ankerte auch die „Gazelle" unter der Führung von G. E. G. VON SCHLEINITZ 1875. Die Lage wurde zu 4° 43,5' S., 152° 44,6' E. bestimmt.

3) Nova Guinea. I. 1909, p. 281.

4) Es waren dies die Inseln Gilbert [Walīs] und Bertrand [Tendange].

5) New Ireland, South-west Part. Cape St. George to Carteret Point.... New Guinea, D'Urville Island: Victoria Bay. Surveyed by Commodore E. BELCHER 1840 .London, Hydrogr. Office. corr. Febr. 1877, N°. 1105.

6) Kairu oder, wie neuerdings ermittelt wurde, Kairiru.

BELCHER Mitteilung über ihre Lage zu machen. Nach Erledigung der astronomischen und magnetischen Beobachtungen wurde die Fahrt am 16. fortgesetzt. Am 24. abends konnte erst am Kap der Guten Hoffnung vorbeigesegelt werden, worauf die Schiffe am folgenden Morgen in die Nähe der Mios Su [Amsterdam und Middelburg] gelangten. In einem Boote wurde nach der Ostseite der letztgenannten Insel gerudert, um Beobachtungen anzustellen. Mit Sonnenuntergang ging der Kurs nach dem Kap Ume [Pigot-Spitze] auf Waigëu, in desen Nähe die Schiffe aber erst am Abend des 26. kamen, um darauf in die Gaman-Strasse einzulaufen. In der Frühe des 27. wurde in der Nähe zweier niedriger Inseln Djèrif [Foul-Inseln] geankert. Auf dem Pigeon-Eiland, einer der Wai-Inseln, landete man alsdann, um Beobachtungen anzustellen. In schneller Fahrt gelangten die Schiffe bereits am Morgen des 28. an die Küste von Ceram und liefen am 31. in die Kajeli-Bai auf der Insel Buru ein. Am nächsten Tage wurde nach Amboina weitergesegelt. Nach der am 3. September erfolgten Ankunft blieb man auf der Reede bis zum 13. liegen, ging nochmals nach der Kajeli-Bai, um sie zu vermessen. Am 16. wurde die Fahrt über Makassar nach Singapore fortgesetzt, wo, bei der am 16. Oktober erfolgten Ankunft, BELCHER den Befehl vorfand an den Kriegsoperationen in China teilzunehmen. Erst nach der Erledigung dieser Aufgabe konnte der „Sulphur" die Heimfahrt antreten. Am 19. Juli 1842 fielen die Anker auf der Reede von Spithead.

J. Lort Stokes 1841.

Als der „Beagle" zum zweiten Male in Sydney eintraf, musste J. C. WICKHAM Krankheit halber, Ende März 1841, das Kommando abgeben und J. LORT STOKES übertragen [1]). Indessen konnte erst am 3. Juni wieder ausgelaufen werden [2]), um eine Untersuchung des Golfs von Carpentaria vorzunehmen. Am Abend des 19. war die Restoration-Insel erreicht worden, die, wie man am folgenden Morgen bemerkte, von Insulanern der Torres-Strasse besetzt war [3]). STOKES hatte sich die endgültige Lösung der Frage, ob die Endeavour-Strasse als ein sicheres Fahrwasser zu betrachten sei, zur Aufgabe gestellt und fand, dass sie für Schiffe von 18 feet Tiefgang passirbar sei, wenn diese 1$^1/_2$ miles im Norden der Wallis-Inseln einen westlichen Kurs einschlügen.

Nach dem Verlassen der Meerenge steuerte der „Beagle" auf die Booby-Insel zu und ging hier am Abend des 23. zugleich mit 5 anderen Schiffen vor Anker. Der auf ihr befindliche Briefkasten war seit dem letzten Besuch (1839) beschädigt und das zu Eintragungen bestimmte Buch vernichtet worden. Es wurde ein neues Buch hinterlegt und der Postkasten ausgebessert, worauf am 26. die Fahrt fortgesetzt wurde. Als STOKES die Rückreise antrat, besuchte er am 13. Juli nochmals die Booby-Insel, bestimmte deren Westspitze zu 10° 36′ 42″ S., 141° 57′ 45″ E. und unternahm aldann eine genauere Untersuchung des Westeinganges der Endeavour-Strasse. Am 16. wurde nochmals bei der Booby-Insel geankert und am Abend des 17. in westlicher Richtung weitergesegelt. Der „Beagle" passirte am 18. Kap Wessel und traf am 20. vor Victoria ein [4]).

1) J. LORT STOKES. Discoveries in Australia. II. London 1846, p. 27., II, p. 250.

2) An anderer Stelle heisst es dagegen, dass an dem erwähnten Tage Breaksea Spit dublirt wurde (Proceedings of H. M. S. Beagle. Nautical Magazine. XI. 1842, p. 177).

3) J. LORT STOKES l. c. II, p. 255—260.

4) L. c. pag. 328—331.

Aus dem beabsichtigten Besuch der im nördlichen Teile der Torres-Strasse liegenden Inseln sowie der Südküste von Neu-Guinea wurde auch diesmal nichts.

Am 13. September 1843 traf das Schiff nach sechsjähriger Abwesenheit auf der Reede von Spithead ein.

M. Miller 1841.

Unter dem 27. August 1841 berichtete der Hafenkapitän von Manila und Cavite, SALOMON, dass Kapitän M. MILLER auf dem englischen Schiffe „Maria" am 1. Juni eine unter 11° 38′ S., 160° 52′ 13″ E. v. Cadiz (154° 39′ 52″ E. v. Greenw.) liegende Insel entdeckt und nach seinem Schiffe Maria benannt habe [1]. Es ist dies die bereits 1802 von RUAULT COUTANCE aufgefundene Insel Adèle, das Loa oder Bölora der Eingeborenen [2]. Dagegen liegt mit der am 29. Juni unter 9° 37′ S., 158° 55′ 13″ E. v. Cadiz bemerkten Sharp-Insel eine wirkliche Entdeckung vor. Was endlich die am 3. Juli unter 2° 47′ S., 150° 20′ 13″ E. v. Cadiz entdeckte Miller-Insel anbetrifft, so ist deren Lage nicht zu ermitteln, da in der Positionsbestimmung ein Druckfehler stecken muss. Erstens war das Schiff gar nicht imstande innerhalb 4 Tage die erwähnte Stelle zu erreichen, und zweitens befindet sich dort überhaupt keine Insel.

S. Green 1841.

Der von S. GREEN geführte „William Money" segelte im Jahre 1841 in Begleitung der Schiffe „Lady Clarke", „Livingstone" und „King William" auf dem Wege durch die Torres-Strasse nach Vorder-Indien. Bei dieser Gelegenheit wurde unter 10° 19′ S., 132° 47′ E. eine Korallenbank von etwa 5 miles Ausdehnung entdeckt, die den Namen Money-Untiefe erhielt [3].

Owen Stanley 1841.

Das britische Kriegsschiff „Britomart", Kapt. OWEN STANLEY, segelte 1841 von Sydney aus nach Port Essington auf dem Wege durch die Torres-Strasse, wo es stürmisches Wetter zu überstehen hatte [4]. Wie es scheint, war diese Fahrt durch den Schiffbruch des „Montreal" auf dem Alert-Riff veranlasst worden, denn OWEN STANLEY teilt mit, dass er den Kapitän und die Mannschaft wohlbehalten in Port Essington angetroffen und man daher seiner Dienste nicht mehr bedurft habe. Er setzte eine Fahrt über die Aru- und Kei-Inseln nach Banda fort.

John Francis King 1842.

Eine Reihe, allerdings recht zweifelhafter Entdeckungen hatte JOHN FRANCIS KING auf seiner Fahrt mit dem Walfischfänger „Waterwitch" im Jahre 1842 zu verzeichnen [5]. Die erwähnte Bark war am 22. September an dem St. Georg-Kap vorbei, in den St. Georg-Kanal

---

1) Nautical Notices. Nautical Magazine. XI. 1842, p. 495 (aus der Gacéta de Madrid, 28. Mai 1842).

2) Nova Guinea. I. 1909, p. 293.

3) S. GREEN. The Money Shoal—Arrafura Sea. Nautical Magazine. X. 1841, p. 181—182.
G. W. E[ARL]. Sketch of the Steam Route from Singapore through Torres Strait. Journ. of the Indian Archipelago. V. Singapore 1851, p. 624.

4) OWEN STANLEY. Notes of a Cruise in the Indian Archipelago in 1841. Journ. R. Geogr. Soc. XII. London 1842, p. 262.

5) Navigation through St. George Channel to the westward towards the coast of New Guinea. Nautical Magazine. XIII. London 1844, p. 12—13.

eingelaufen und hatte nach dem Verlassen desselben westlichen Kurs eingeschlagen. In der Frühe des 25. wurden unter 3° 50′ S., 150° 50′ E. zwei, durch ein 200 yards breites Fahrwasser von einander getrennte Untiefen aufgefunden, die den Namen Legelis Shoals erhielten [1]). Das Kap Lambert [Tongilus] kann von ihnen aus nicht in SSW., wie angegeben, sondern müsste in SSE. liegen. Nach Ablauf einer Stunde, in W $^1/_2$ S. weitersegelnd, bemerkte KING eine bei Niedrigwasser trocken liegende Bank. Bei dem Betreten stellte sich heraus, dass sie aus vulkanischen Auswurfsmassen bestand und eine Ausdehnung von 1 $^1/_2$ Seemeilen in O—W. besass. Sie wurde Elizabeth-Riff genannt [2]) und ihre Lage zu 3° 58′ S., 151° 30′ 15″ E. bestimmt [3]). Ein anderes, unter etwa 4° 13′ 10″ S., 151° 24′ E. liegendes Riff erhielt den Namen Coop-to-do-Choose-Riff [4]). Zwei weitere Bänke, Father und Son, wurden in 3° 55′ 30″ S., 151° 10′ E. aufgefunden [5]) und ferner noch die Horton-Bänke entdeckt, die sich etwa 3 feet über dem Meeresspiegel erheben. Die Lage der Ostbank wurde zu etwa 4° 32′ S., 151° 15′ E. und diejenige der Westbank zu etwa 4° 33′ 30′ S., 151° 10′ E. bestimmt [6]).

Am 1. Oktober wurde eine unter 4° 15′ S., 149° 16′ 30″ E. liegende [7]), 3 miles im Umkreise messende Insel bemerkt, die den Namen Gipps-Insel erhielt [8]). Sie trägt einen zuckerhutförmigen Berg, ist von einem Riff umgeben, das sich an der Ostseite 3 miles weit ins Meer erstreckt und einen für kleinere Fahrzeuge sehr brauchbaren Hafen einschliesst. Das Eiland war gut bevölkert, und die Eingeborenen erwiesen sich gern zum Verkauf der Erzeugnisse ihres Landes bereit. Diese Insel, Narage, gehört zu den Französischen [Witu-]Inseln und war bereits 1792 von D'ENTRECASTEAUX entdeckt und als I. du Nord bezeichnet worden [9]). KING entdeckte noch zwei intermittirende Quellen, die von Zeit zu Zeit siedendes Wasser bis zu einer Höhe von 20 feet herausschleuderten. Die eine befand sich an einer sandigen Bucht am Südostende, die andere an der Südwestseite der Insel [10]). Auf der Weiterfahrt wurden noch zwei Riffe bemerkt, zwischen denen hindurchgesegelt werden konnte. Das eine wurde Victoria-Riff (4° 17′ S., 148° 10′ E.), das andere Albert Riff (2° 58′ S., 147° 58′ E.) genannt [11]).

---

1) Nach den übereinstimmenden Berichten von Voss (Ann. d. Hydrographie XIX. Berlin 1891, p. 473). E. HERNSHEIM (l. c. XXII. 1894, p. 415) und JANKE (l. c. XXV. 1897, p. 4) sind an der erwähnten Stelle keine Untiefen vorhanden. Auch VON EICKSTEDT verneint deren Anwesenheit, doch bemerkte er 7 Seemeilen NW. von der angegebenen Stelle (151° 33,5′ E.) ein Riff (l. c. XIII. 1885, p. 199).

2) Augenscheinlich nach dem zur nämlichen Zeit im Stillen Ozean kreuzenden Walfischfänger „Elizabeth", Kapt. BUNKER, benannt.

3) P. LANGHANS verlegt ein Riff dieses Namens, das zugleich mit dem Wrack-Riff identifizirt wird, unter etwa 4° 7′ S., 151° 30′ E. Damit kann aber nicht das von KING erwähnte und schwerlich überhaupt vorhandene Riff gemeint sein. Nicht weit von der Stelle, wo dieses liegen müsste, gibt LANGHANS eine Bank an, deren Lage aber unsicher ist (Deutscher Kolonial-Atlas N°. 25. Gotha 1892).

4) Auch die Lage dieses Riffe wird von LANGHANS als unsicher bezeichnet.

5) JANKE (Ann. der Hydrographie XXV. 1897, p. 4) vermochte diese Riffe trotz genauester Positionsbestimmung nicht aufzufinden.

6) Auch diese Bänke sind bisher nicht wieder aufgefunden worden.

7) In Wirklichkeit 4° 37′—40′ S., 149° 6′ E.

8) Zu Ehren des Gouverneurs von Neu-Süd-Wales, Sir GEORGE GIPPS.

9) Nova Guinea. I. 1909, p. 270.

10) Das Vorkommen heisser Quellen wird bestätigt von O. SCHNEIDER (Deutsches Kolonialblatt. I. 1890, p. 271., Ann. d. Hydrographie XIX. 1891, p. 45), R. VON BENNINGSEN (Deutsches Kolonialblatt XI. 1900, p. 758) und A. PFLÜGER. (Mitteilungen aus den Deutschen Schutzgebieten. XIV. 1901, p. 134).

11) Als die Kreuzerkorvette „Sophie", Korv. Kapt. HERBING, diese Stelle am 20. Februar 1890 auf 4 Seemeilen Abstand passirte, konnte trotz scharfen Ausgucks und guter Beleuchtung weder Brandung, noch verfärbtes Wasser gewahrt werden (Ann. d. Hydrographie. XVIII. 1890, p. 339).

Am 6. Oktober gelangte KING nach der Long-Insel und fand hier eine von ihm Antediluvian Island benannte, unbewohnte Insel, die 2 Seem. im Umkreise besass und von einem Riffe umgeben war, das sich in südöstlicher Richtung bis zur Long-Insel erstreckte. Ihre Lage wurde zu 5° 45' S., 146° 50' E. angegeben, doch besteht diese Insel nur in der Einbildung ihrer Entdeckers [1]).

G. C. Budd 1842.

Als G. C. BUDD, Führer des Schiffes „Regular", sich auf der Rückreise von China befand, glaubte er unter 0° 25' N., 130° 44' E. ein Eiland entdeckt zu haben, das er zu Ehren seiner eigenen Persönlichkeit Budd-Insel nannte, unter welchem Namen sie noch heute auf den meisten Seekarten prangt [2]). Wie bereits früher [3]) bemerkt worden, ist sie identisch mit der 22. Juni 1828 von DUMONT D'URVILLE entdeckten Ile Isolée. Ferner berichtet BUDD in seiner kurzen Mitteilung, dass er Kurs längs Waigëu an der Pigot-Spitze vorbei genommen habe, darauf durch die Gaman-Strasse, die Pitt-Passage und die Saleyer-Strasse gefahren sei. Das letzte, was man erfährt, ist, dass er vor Ampenan auf Lombok vor Anker ging.

Henry P. Webb 1842.

Im Juli 1842 scheiterte auf der Fahrt nach der Torres-Strasse, unweit der Raine-Insel, das Schiff „Martha Ridgway". Von dem Kapitän HENRY P. WEBB und der Mannschaft wurde nie wieder etwas vernommen [4]). Am 27. September desselben Jahres wurde das Wrack von den Schiffen „Wilmot", Kapt. NORMAN MILLER, „Platina", Kapt. MICHAEL WYCHERLY, und „Charlotte", Kapt. JOHN C. WOERD, die wohl sämtlich den Weg durch die Torres-Strasse einschlugen, besucht [5]).

Schiffe **„Maryts"** und **„Two Sisters"** 1842.

Am 10. August 1842 erlitt das Schiff „Maryts" Schiffbruch in der Torres-Strasse, wobei die Mannschaft gerettet wurde [6]). Ein gleiches Loos fiel den „Two Sisters" zuteil, doch ist das Datum, an welchem der Unfall sich ereignete, nicht bekannt geworden [7]).

M. Mackenzie 1842.

Der Schoner „Heroine", Kapt. M. MACKENZIE, hat eine Reihe von Fahrten zwischen Singapore und Australien unternommen. Im Jahre 1842 machte er von Port Essington aus einen Abstecher nach den Kei- und Aru-Inseln [8]), und es wird bei dieser Gelegenheit gewesen

1) Wäre die Positionsbestimmung zutreffend — und KING behauptete doch mit guten Chronometern ausgerüstet gewesen zu sein —, so müsste diese Insel 10 km. von der Küste von Neu-Guinea und über 40 km. von der Long-Insel entfernt liegen. Aber niemand hat dieses Eiland wiedergesehen, und sie fehlt auch auf allen Seekarten. Auf der Karte: British New Guinea and the Solomon, Santa Cruz &c. New Hebrides. London 1903. EDW. STANFORD, ist ein Antediluvian Island unter 4° 45' S., 146° 30' E., also NE. von der Rich-Insel eingetragen. Auch diese Insel besteht nicht.

2) Nautical Magazine. XII. London 1843, p. 36.

3) Nova Guinea. I. 1909, p. 333.

4) A Lost Commander of a British Merchant Ship. Nautic. Magazine. XXXIX. 1870, p. 159—161.

5) J. BEETE JUKES. Narrative of the Surveying Voyage of H. M. S. Fly. I. 1847, p. 119—124., II, p. 267.

6) Nautical Magazine. XII. 1843, p. 200.

7) Nautical Magazine. XI. 1842, p. 871.

8) M. M'Kenzie. The Kii Islands. Nautical Magazine. XVI. 1847, p. 225—227.

sein, dass er auch einen Teil der West- und der Südwestküste von Neu-Guinea besuchte [1]).

Ganz unvermittelt treffen wir das Schiff im südlichen Teile der Sélé-Strasse an. An der Südküste von Salawati wird ein Dorf besucht und darauf südwestlicher Kurs eingeschlagen. An der Südwestküste von Neu-Guinea wird bei der Insel Adi ein Boot an Land geschickt, um über eine sichere Durchfahrt nach der Nordküste von Neu-Guinea Erkundigungen ein zuziehen. Von der kleinen Vogel-Insel [Tumbu-Tumbu], die er Sandy Island nennt, sagt er, dass sie von den Eingeborenen Egg Island genannt würde. Darauf erfolgte die Rückkehr nach Port Essington.

Dampfer „**Victoria**" 1843.

Nur kurz erwähnt möge werden, dass der erste Dampfer, der die Torres-Strasse durchfuhr, die „Victoria" war, welche 1843 eine Reise von Sydney nach Singapore machte und bei dieser Gelegenheit den Victoria-Felsen entdeckte [2]). Die erste regelmässige Dampfschiffahrt nach Australien wurde erst Ende 1848 ins Leben gerufen [3]).

F. P. Blackwood 1843—1845.

Die zahlreichen Schiffsunfälle, die die Fahrten nach und durch die Torres-Strasse zur Folge hatten, veranlassten die britische Admiralität, den Kapitän F. P. BLACKWOOD auf dem Kriegsschiff „Fly", dem der Schoner „Bramble" als Begleitschiff zugeteilt war, mit der Aufnahme des Ostrandes des Barrier-Riffes, das sich vom Breaksea Spit auf Australien bis nach Neu-Guinea erstreckt, zu betrauen. Durch Untersuchung der zur Torres-Strasse führten Zugangsstrassen sollte die beste Fahrrinne ermittelt und durch eine Bake weithin sichtbar gemacht werden. Die Instruktion liess es als sehr erwünscht erscheinen, die Aufnahmen auch auf die Südküste von Neu-Guinea und die Südwestküste des Louisiaden-Archipels auszudehnen.

Die Erlebnisse der Expedition sind von einem Teilnehmer, dem Geologen J. BEETE JUKES, geschildert worden [4]). Einzelheiten hat auch HARDEN S. MELVILLE in seinem Buche mitgeteilt [5]). Die von BLACKWOOD verfassten Segelanweisungen wurden jedesmal nach ihrem Eintreffen veröffentlicht [6]) und nach der Rückkehr der „Fly" in zusammenhängender Gestalt herausgegeben [7]).

Am 11. April 1842 wurde die Reise von Falmouth aus angetreten. Über Madeira und São Thiago wurde das Kap der Guten Hoffnung am 19. Juni erreicht. Nach einem kurzen Besuch der Insel St. Paul im Indischen Ozean am 5. August, liefen die Schiffe in Port

---

1) M. M'KENZIE. Notes on East India Islands. Nautical Magazine. XVI. 1847, p. 63—65.

2) G. W. E[ARL]. Steam Route from Singapore to Torres Strait. Journ. Indian Archipelago. V. 1851, p. 624.

3) Nautical Magazine. XVIII. 1849, p. 44, 45.

4) Narrative of the Surveying Voyage of H. M. S. Fly, commanded by Captain F. P. BLACKWOOD, R. N. in Torres Strait, New Guinea, and other Islands of the Eastern Archipelago, during the year 1842—1846. London 1847. 2 Vols.

Übersetzung: W. R. VAN HOËVELL. Togten van een Engelschman door den Indischen Archipel, voor Nederlandsche lezers bewerkt. Zalt-Bommel 1853.

The Letters of J. B. JUKES edited with Memorial Notes by his Sister. London 1871 (unzugänglich).

5) Sketches in Australia and the Adjacent Islands ... during the years 1842—46. London (unzugänglich).

6) Outer Passage to Torres-Strait. Nautical Magazine. XIII. 1844, p. 184., Torres Strait. Beacon on Raine Island ibid. p. 527, 793., The Barrier Reef, near Raine Island, from lat. 13° 30′ 0″ S., to 9° 55′ 0″ S. ibid. p. 537—541., The Barrier Reef, Australia. Directions for Entering ibid. p. 650—653., The Eastward Passage through Torres Straits, from India to Australia. ibid. XIV. 1845, p. 688—696.

7) Directions for the Outer Passage from Sydney to Torres Straits. London 1847.

Jackson am 15. Oktober ein, wo der Aufenthalt bis zum 24. November währte; dann begann die „Fly" ihre Tätigkeit. Die am 21. Dezember am Breaksea Spit begonnenen, Arbeiten erlitten der erforderlichen Schiffsreparaturen wegen eine zeitweilige Unterbrechung [1]).

Die Durchforschung des nördlichen Teiles des Barrier-Riffes begann am 4. Juni 1843 mit der Lizard-Insel. Am 29. Juli wurde die Raine-Insel (11° 35′ S., 144° 6′ E.) besucht [2]) und am 1. August traf die „Fly" in der Pandora-Einfahrt ein, in der EDWARD EDWARDS 1791 Schiffbruch erlitten hatte [3]). Vier Tage später wurde die etwa 700 feet hohe Murray-Insel [Mèr] erreicht, auf der man mit den Eingeborenen freundliche Beziehungen anknüpfte. Am 6. August wurde die Fahrt nach den York-Inseln fortgesetzt, die vermessen wurden, und am 11. gingen die Schiffe in der Blackwood-Bai, an der Mount Adolphus-Insel, vor Anker. Der höchste, fast 500 feet messende und aus Quarzporphyr bestehende Berg wurde von JUKES bestiegen [4]). Nachdem das letzte Ende der Durchfahrt nördlich von der Wednesday-Insel zurückgelegt worden war, gelangte man durch den Prince of Wales-Kanal nach der 50 feet hohen Booby-Insel [5]).

Nach einem Besuch von Port Essington ging es nach Kupang auf Timor, wo die Schiffe am 2. September eintrafen, um Proviant einzunehmen. Hierauf wurde der Swan-Fluss (West-Australien) und Hobart (Tasmania) aufgesucht und am 13. Januar 1844 wieder Sydney erreicht. Widrige Umstände verzögerten die Weiterfahrt, die erst am 27. März und zwar diesmal nicht allein in Begleitung des „Bramble", sondern auch des Kolonialschoners „Prince George" [6]) erfolgte. Am 27. Mai wurde ein Teil der Mannschaft auf der Raine-Insel gelandet, um ein weit sichtbares Zeichen zu errichten. Das erforderliche Material war teils aus Sydney mitgebracht worden, teils fand hierzu das Wrack der 1842 in der Nähe gescheiterten „Martha Ridgway" Verwendung [7]). Während dieser Tätigkeit beschäftigte sich der „Bramble" mit Aufnahmearbeiten in der Endeavour-Strasse, die „Fly" und der „Prince George" dagegen in dem zwischen dieser und der Raine-Insel liegenden Gebiete.

Am 21. September liefen die 3 Schiffe aus der Endeavour-Strasse aus und trafen am 19. Oktober auf der Reede von Surabaja ein. Der „Prince George" kehrte von einem Abstecher nach Singapore am 4. Januar 1845 wieder zurück, worauf die Schiffe Surabaja 10 Tage später verliessen. Am 27. befanden sie sich vor Port Essington und am 10. Februar am Eingange der Endeavour-Strasse [8]). Nach Erledigung einiger Aufnahmearbeiten und einem Besuch der Bramble-Insel wurde mit der Untersuchung der nördlichen und östlichen Teile der Torres-Strasse ein Anfang gemacht [9]). Zunächst gelangte die Expedition nach den drei Murray-Inseln und nach der Darnley-Insel [Èrub], für die JUKES, in der Meinung, dass sie

---

1) J. BEETE JUKES l. c. II, p. 235—246.

2) L. c. I, p. 126.

3) L. c. I, p. 131.

4) L. c. I, p. 135.

5) Hierzu die Karten: Barrier Reefs, Raine Island to Cape York. Surveyed by Capt. P. F. BLACKWOOD 1844. London 1846, und Endeavour Strait, Booby Island to Cape York. Surveyed by Capt. P. F. BLACKWOOD 1844. London 1846. Hydrogr. Office, N°. 1748.

6) L. c. II, p. 267, 268.

7) L. c. I, p. 119—124.

8) L. c. I, p. 268.

9) L. c. I, pag. 158, — Torres Strait. North-east Entrance along the coast of New Guinea surveyed by Capt. F. P. BLACKWOOD 1845. London 1847. Hydrogr. Office, N°. 1792.

aus Lavaströmen aufgebaut seien, einen vulkanischen Ursprung annahm. Auch der Bramble Cay [Masaramker] [1]) sollte in der Mitte aus vulkanischem Gestein bestehen [2]). Die 807 feet hohe Insel Mount Ernest [Nagir] wurde bestiegen und Ende Februar auch die Turtlebacked-Insel [Jama] besucht. Am 17. März wurde auf der kleinen, flachen Keat-Insel [Umaga], die ein ausgedehntes Riff an der Ostseite besitzt, gelandet. Vier Tage später wurde in der Nähe der Dalrymple-Insel [Damut] geankert. Bei dem Besuch wurde den Engländern ein freundlicher Empfang zuteil, die Hütten erschienen im Vergleich mit den bisher gesehenen, weit

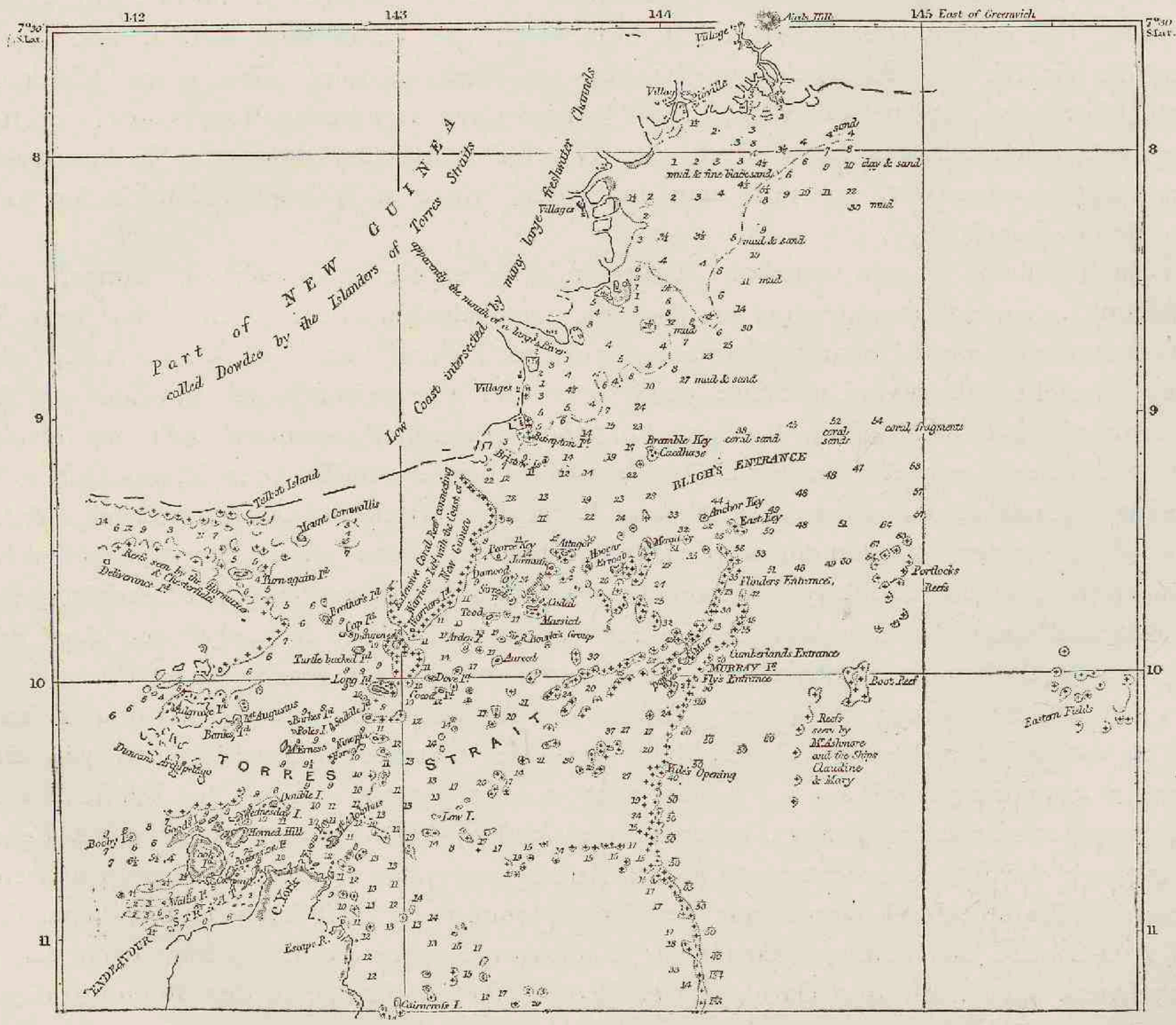


Fig. 9.

besser gebaut [3]). Am 22. gingen die Schiffe nochmals bei Umaga vor Anker, besuchten die kleine, bewohnte Insel Kuda [Cuda] und das benachbarte Mäsig [Yorke-Insel]. Am 28. langte die „Fly" an der Westseite von Èrub und zwar gegenüber dem Dorfe Keriam an. Sie zeigten den übrigen Inseln gegenüber — Mèr ausgenommen — ein ganz anderes Aussehen, indem

1) Jukes gibt (p. 261) als einheimische Benennung Cadha an, ein Name, der bei späteren Autoren als Keda wiederkehrt.

2) L. c. I, pag. 154.

3) L. c. I, pag. 160—166.

sie, über 500 feet hoch, vulkanischen Ursprungs erschien, während die Reihe der zwischen Kap York und Mount Cornwallis [Dauan] gelegenen Inseln aus granitischen und alten metamorphischen Gesteinen bestand [1]). Die zwischen ihnen und der Murray-Gruppe sowie Èrub befindlichen Inseln waren flach und korallogenen Ursprungs.

Am 9. April befand die „Fly" sich zwischen dem Anchor Cay [Garboi] und dem Portlock-Riff, um zwei Tage später an der Westseite der Murray-Inseln vor Anker zu gehen. Unter ihnen erreicht Mèr, bei einem Durchmesser von 3—4 miles, die Höhe von 750 feet, während die sehr viel kleineren Dauar und Waier [2]) 670 und reichlich 300 feet hoch sind. Kaum waren die Anker gefallen, als auch das Schiff bereits Besuch von den Eingeborenen erhielt. Die Untersuchung dieser Inseln ergab, dass Mèr aus Sandstein und aus einem Konglomerat, das Blöcke von Trachyt und Kalkstein umschloss, besteht und dass auch Dauar und Waier eine ähnliche Zusammensetzung aufweisen.

Von 19. bis 21. April wurde nochmals vor Èrub geankert. Während der „Bramble" nach Sydney zurückging, setzten „Fly" und „Prince George" die Fahrt nach der Südküste von Neu-Guinea fort [3]) und befanden sich am 25. am Rande des grossen Barrier-Riffs, das sich von Neu-Guinea bis nach der Warrior-Insel [Tud] erstreckt. Nachdem noch während der Nachmittagsstunden der vergebliche Versuch gemacht worden war, auf der niedrigen Bristow-Insel [Bobo], die der Hauptsache nach einen Rhizophorenmorast darstellt, zu landen, wurde während der beiden nächsten Tage in östlicher Richtung gesegelt, um die Untiefen der ganz flachen, mit Kokospalmen besetzten Neu-Guinea-Küste auszuloten. Die in ihren Kanus sich zuweilen nähernden Eingeborenen glichen denen der Darnley-Insel und waren gänzlich unbekleidet. Als man am 28. sich weiter in westlicher Richtung bewegte, gelangte man bei der Bampton-Insel [Parama] an eine grosse Schlammbank, die sich 6 bis 8 miles von der Küste aus erstreckte. Hier wurde zugleich die Mündung eines Flusses entdeckt, mit deren Untersuchung sich eines der Boote vom 29. April bis 1. Mai beschäftigte [4]). Mit dem am Westufer bemerkten Dorf ist Sui und der nördlich davon liegenden Flussinsel Mibu gemeint. Es durchquerte am 30. den etwa 5 miles breiten Mündungsarm und traf am Nordufer eine Bevölkerung von etwa 500 Seelen an [5]). Da man sich dieser Menschenmenge gegenüber zu schwach fühlte, gab BLACKWOOD den Befehl zur Umkehr, worauf das Boot noch eine Zeitlang von 4 Kanus mit je 40 Insassen verfolgt wurde. Der erwähnte Fluss erhielt später den Namen Fly River.

Die Fahrt, die während der nächsten Tage längs der Küste fortgesetzt worden war, musste des stürmischen Wetters und der vielen Untiefen wegen abgebrochen werden, worauf die Schiffe am 6. Mai am Bramble Cay vor Anker gingen [6]). Bereits am folgenden Tage wurde ein Vorstoss in nördlicher Richtung unternommen. Am Nachmittage des 9. erblickte man, etwas unterhalb 8° S. liegend, in NzE. einen Berg, der den Namen Aird Hill

1) L. c. I, pag. 169.
2) Dowar und Wyer bei JUKES.
3) L. c. I, p. 212.
4) L. c. I, p. 215.
5) L. c. I, p. 218.
6) Das was für das Nordufer der Fly-Mündung gehalten wurde, ist in Wirklichkeit das Südufer der Insel Kiwai. Die dort bemerkte Niederlassung waren die beiden, unmittelbar aneinander stossenden Dörfer Gelare und Iasa [Kiwai].

erhielt [1]). Die Aufnahmen dehnten sich aus bis zur Risk-Spitze (8° 10′ S., 144° 27′ E.), dem an der Mündung eines der Arme des Aird-Flusses, die Ince-Spitze gegenüberlag (8° 9′ S., 144° 35′ E.), ausserdem wurde noch eine Evans-Insel (8° 9—10′ S., 144° 40—42′ E.) gesichtet [2]). Auf dem Aird-Fluss wurde bis 7° 50′ S. vorgedrungen und der Aird-Berg zu 7° 48¾′ S. bestimmt. Da die beiden mit der Küstenvermessung beschäftigten Boote am 11. Mai noch nicht zurückgekehrt waren, so wurden Nachforschungen nach ihnen bis zu 7° 40′ S., 144° 30′ E. angestellt, ohne eine Spur zu entdecken. Inzwischen war der „Prince George" nach dem Bramble Cay und darauf nach der Darnley-Insel abgegangen, ohne auch hier Spuren der Vermissten aufzufinden. Am 24. Mai traf die „Fly" in der Treacherous-Bai auf der Darnley-Insel ein, und hier beschloss BLACKWOOD noch einen letzten Rettungsversuch zu unternehmen [3]). Zu diesem Zweck ging er auf den seines geringeren Tiefganges wegen geeigneteren „Prince George" am 28. nochmals nach der Neu-Guinea-Küste ab. Am folgenden Tage wurde nach dem Erreichen des alten, südlich von 8° S. gelegenen Ankerplatzes in nordwestlicher Richtung weitergesegelt und in eine 3—4 miles breite Flussmündung eingelaufen, in deren Mitte, eben vor Sonnenuntergang, der Anker fallen gelassen werden konnte. Etwa ½ Stunde zuvor hatte man ein am Ostufer liegendes Dorf passirt. Inzwischen waren von beiden Seiten Kanus auf das Schiff abgekommen, deren Insassen nicht gerade von wohlwollenden Absichten beseelt waren, so dass man auf alles gefasst sein musste. In demselben Augenblicke als zwei Pfeile entsandt wurden, gab BLACKWOOD den Befehl zum Feuern, worauf die Kanus schleunigst das Weite suchten und auch von dem sie verfolgenden Kutter nicht mehr eingeholt werden konnten [4]). Auf der am 30. stromabwärts gerichteten Fahrt wurden nach Zurücklegung einiger miles einige Dörfer am westlichen Ufer bemerkt, nach deren Passiren der „Prince George" infolge eingetretener Ebbe vor Anker gehen musste. Dieser erzwungene Aufenthalt konnte dazu benutzt werden eines der Dörfer zu besuchen. Auf die Pfeile der Bewohner hatte der „Prince George" mit Geschützfeuer geantwortet, und als die beiden Boote landeten, war das Nest leer. In den Hütten konnte nirgends ein Gegenstand europäischer Herkunft aufgefunden werden. Als Beute fielen den Besuchern eine Reihe von Gebrauchsgegenständen und, worüber JUKES mit Recht Gewissensbisse empfand, zwei Schweine in die Hände, denen zu Ehren das Dorf Pigville genannt wurde [5]). Nach der Rückkehr an Bord, segelte das Schiff stromaufwärts und gelangte einige miles oberhalb Pigville in einen anderen, etwa 2 miles breiten Arm, dessen Stromrichtung NNW.—SSE. war und in

---

1) Zu Ehren des Leutnant D. AIRD. Nach Sir WILLIAM MACGREGOR lautet der einheimische Name Darai (Ann. Report Brit. New-Guinea 1891—92. Brisbane 1893, p. 43).

2) Torres Strait. NE. Entrance along the Coast of New Guinea. London 1847. Hydr. Off., N°. 1792.

3) J. BEETE JUKES l. c. I, p. 262.

4) J. BEETE JUKES l. c. I, p. 265. — Als Sir WILLIAM MACGREGOR sich am 1. April 1891 in dem Bebéa Romo, dem nördlichen Mündungsarm des Bamu, befand, begaben sich die Bewohner des Dorfes Bebéa bei Annäherung des Bootes auf die Flucht. MACGREGOR sucht dieses Verhalten durch die Annahme, die auch in den Angaben der Eingeborenen ihre Stütze findet, zu erklären, dass hier die Begegnung stattgefunden habe (Annual Report Brit. New Guinea 1890—91, p. 53—54). Dies ist aber ein Irrtum, denn es kann keinem Zweifel unterliegen, dass BLACKWOOD den östlichen Mündungsarm des Turama aufwärts segelte. Ausser der ganzen Situation ist besonders massgebend, dass Bebéa genau unter 8° S., während das von BLACKWOOD erwähnte Dorf unter 7° 49′ S., 144° 04′ E. liegt. (siehe auch J. B. CAMERON. Sketch Map shewing the Rivers and outline of the Coast from 143° 40 to 144° 35 E. Gulf of Papua. Annual Report Brit. New Guinea 1891—92, Map 5 und Sir WILLIAM MACGREGOR. Map of the Western Part of British New Guinea. Ann. Report Brit. New Guinea 1898—99, Sheet 5).

5) Dieses Dorf ist dementsprechend auf der Insel Morigio suchen.

welchem abends geankert wurde. Infolge andauernden Regenwetters musste BLACKWOOD am nächsten Morgen davon absehen weiter aufwärts zu gehen und beschloss er stromabwärts zu fahren. Der erwähnte Mündungsarm teilte sich bald darauf in einen südwestlichen, an welchem zwei Dörfer lagen, und einen südlichen [1]), dessen Lauf gefolgt wurde. Nach dem Auslaufen wurde wiederum der östliche Mündungsarm aufgesucht und hier geankert. Die weiteren Nachforschungen mussten der überaus ungünstigen Witterung halber aufgegeben werden, so dass am 2. Juni die Küste verlassen wurde. Am 3. wurde Èrub wieder erreicht [2]). Nunmehr gingen beide Schiffe am 4. längs der Nepean-Insel [Edugor] weiter, darauf zwischen der Dalrymple-Insel [Damut] und der Warrior-Insel [Tud] hindurch, um abends bei der Dove-Insel [Utu] vor Anker zu gehen. Am 5. wurde in die am Kap York liegende Evans-Bai eingelaufen, um Wasser einzunehmen. Nachdem der „Prince George" nach der Booby-Insel vorausgesandt worden war, folgte die „Fly" am Morgen des 9 [3]). In der Postkiste wurde die erfreuliche Nachricht vorgefunden, dass die vermissten Boote diese Insel erreicht und nach Port Essington weitergefahren waren. Eine andere Nachricht besagte, dass das Schiff „Hyderabad" in der Cumberland-Passage bei der Murray-Insel und die „Coringa Packet" an der Ostseite des Barrier-Riffes gescheitert, Mannschaft und Passagiere beider aber gerettet worden seien.

Am 12. Juni traf die „Fly" in Port Essington ein. Während ein Teil der dort vorgefundenen Schiffbrüchigen mit dem „Prince George" nach Sydney zurückgesandt wurde, ging der Rest auf die „Fly" über, um nach Singapore mitgenommen zu werden, wo die Ankunft am 5. Juli erfolgte. Nachdem das Schiff nochmals die Fahrt nach Sydney zurückgelegt hatte, fand es bei seiner Ankunft am 25. September, den Befehl zur Heimreise vor. Die Leutnants C. B. YULE und D. AIRD wurden mit der Fortsetzung der Vermessungen an der Neu-Guinea-Küste beauftragt. Erst am 19. Dezember vermochte die „Fly" Port Jackson endgültig zu verlassen und am 19. Juni 1846 auf der Reede von Spithead einzutreffen.

Was BLACKWOOD hauptsächlich in bezug auf das uns angehende Gebiet bewirkt hat, das ist in erster Linie die Aufnahme einer bisher unbekannten Teiles der Südküste von Neu-Guinea von 8° 45′ S., 143° 55′ E. bis 7° 40′ S., 144° 30′ E., die zu der Entdeckung des Fly-Flusses, des Turama und des Aird-Flusses führte. Ebenso ist seine Untersuchung der Torres-Strasse als die erste zu bezeichnen, die sich eingehender mit ihrem nördlichen Teile befasst hat. Die Resultate finden sich in den alsbald veröffentlichten Karten niedergelegt [4]).

Als nicht weniger verdienstvoll sollten sich die auf anderen Gebieten bewegenden Forschungen von JUKES erweisen. Abgesehen davon, dass die Kenntnisse von den Insulanern der Torres-Strasse durch ihn eine wesentliche Bereicherung erfuhren, hat man ihm die ersten zuverlässigen Beobachtungen über die Geologie der besuchten Gebiete zu verdanken. Er glaubte festgestellt zu haben, dass die Gesteine, aus denen das Hochland an der Nordostküste von Neu-Holland besteht, sich in einer schmalen Zone quer durch die Torres-Strasse bis in die

---

1) Gewai der Eingeborenen.

2) J. BEETE JUKES l. c. I, p. 292.

3) Nicht 2. Juni wie JUKES (p. 364) schreibt.

4) Australia—Papua Sheet 2. Torres Strait, North-east Entrances with the outlying reefs. Surveyed by Capt. F. P. BLACKWOOD 1843—45. London 1856. Hydrogr. Office. N°. 2432; Torres Strait, Endeavour Strait from Booby Island to Cape York. London 1846. Hydr. Office N°. 1748; Torres Strait, South-eastern Entrance, by Blackwood Channel. ibid., N°. 1749; Torres Strait, North-east Entrance along the Coast of New Guinea (7° 50′—10° 40′ S., 142° 30′—144° 20′ E. London 1847. N°. 1792.

Nähe von Neu-Guinea fortsetzen und zugleich die Westgrenze des Barrier-Riffes bilden. Aus der vermeintlichen, erst Ende des vorigen Jahrhunderts berichtigten Tatsache, dass die Murray-Inseln, nebst Èrub. und Bramble Cay vulkanischen Ursprungs seien, wurde zugleich auf die Anwesenheit einer die Torres-Strasse durchquerenden vulkanischen Kette, als deren Fortsetzung der auf Neu-Guinea sich erhebende Aird-Berg zu betrachten sei, geschlossen [1]). Auch in bezug auf die Bildung der Koralleninseln wusste JUKES bemerkenswerte Einzelheiten mitzuteilen [2]).

Kriegsschiff „**Vestal**" 1844.

In einer kurzen Notiz war behauptet worden, dass das britische Kriegsschiff „Vestal" in der ersten Dezemberwoche 1844 längs der Nordküste von Neu-Guinea gesegelt sei [3]). Es stellt sich jedoch heraus, dass es nach dem Auslaufen von Port Jackson am 22. November 1844, am 9. Dezember den Äquator unter 160° E. geschnitten, am 12. Ngatik [Raven-Inseln], am 15. Oroluk [Jane-Insel] und am 18. Rota passirt, demnach Neu-Guinea gar nicht gesehen hatte [4]).

J. B. Pain 1845.

Die Brigg „Spy", Kapt. J. B. PAIN, welche im Juni 1845 die Torres-Strasse durchsegelte, hatte auf ihrer Fahrt das Glück, die Mannschaft zweier gescheiterter Schiffe aufnehmen zu können. Der Kauffahrteifahrer „Coringa Packet" war am 8. Mai auf das Riff in der Nähe einer Insel unter 16° 52′ 30″ S., 149° 55′ 15″ E. geraten und zum Wrack geworden [5]). Am 23. hatten 21 Mann dasselbe auf einem Floss verlassen. Die Überlebenden wurden am 11. Juni von der „Spy" auf einer der Sir EverardHume-Inseln, wo sie sich durch Muscheln am Leben erhalten hatten, aufgefunden. Als die Nachricht von dem Unfall nach Sydney gelangte, sandte der Gouverneur den Schoner »Frolic" zur Hülfeleistung ab. Die Unglücksstätte erhielt bei dieser Gelegenheit den Namen Coringa-Inseln [6]).

Der Schoner „Maids of Athene", war auf der Fahrt von Sydney nach Hongkong südlich vom Wrack des „Ferguson" durch das Barrier-Riff gegangen und unter 12° 7′ S., 143° 32′ E. auf ein Riff gestossen, wodurch er verloren ging. Bereits einen Tag nach dem Vorfall wurden die Schiffbrüchigen von PAIN gerettet [7]).

Schiff „**Hyderabad**" 1845.

Das Schiff „Hyderabad" ging auf dem Wege von Sydney nach der Torres-Strasse in der Cumberland-Passage zu Grunde [8]). Wie PAIN ermittelte, hatten Passagiere und Mannschaft sich in den Booten zu retten gewusst und waren, nachdem sie bei der Booby-Insel angelegt hatten, nach Port Essington weitergefahren.

---

1) J. BEETE JUKES. Geology of Torres Strait. Nautical Magazine. XVI. London 1847, p. 648—650., A Sketch of the Physical Structure of Australia. London 1850. Die von ihm gesammelten Gesteine sind von A. C. HADDON, W. J. SOLLAS und G. J. COLE eingehend beschrieben worden (On the Geology of Torres Straits. Transact. Irish Academy. XXX. Dublin 1892—96, p. 419—476).

2) J. BEETE JUKES. Narrative of the Surveying Voyage of H. M. S. Fly. I. p. 311—348.

3) New Georgia—New Dangers in the Solomon Archipelago. Nautical Magazine. XVI. 1847, p. 266.

4) Notes during a Run from Port Jackson to Hongkong in H. M. S. Vestal, 1844. l. c. XIV. 1845, p. 337—340.

5) Loss of the Coringa Packet. l. c. XIV. 1845, p. 556—557.

6) C. B. YULE. Australia Directory. II. 2. ed. 1864, p. 333. M. MACKENZIE fand Anfang August 1845 das Wrack auf und rettete drei der Schiffbrüchigen (Nautical Magazine. XVI. 1846, p. 549).

7) J. B. PAIN. Torres Straits. Nautical Magazine. XIV. 1845, p. 720.

8) J. BEETE JUKES. Narrative of the Surveying Voyage of H. M. S. Fly I. 1847, p. 302., II, p. 269.

Schiff „**Persian**" 1845.

Das von Sydney nach Calcutta bestimmte Schiff „Persian" war am 10. September 1845 ausgesegelt. Am 25. war die Raine-Insel in Sicht gekommen, worauf bereits zwei Tage später die Torres-Strasse ungefährdet verlassen werden konnte. Aus den in der Postkiste auf der Booby-Insel vorgefundenen Nachrichten brachte man in Erfahrung, dass die Schiffe „Ann", „Bussullah Merchant" und „James Wheeler" die Meerenge durchfahren hatten [1]).

Schiff „**Sir Archibald Campbell**" 1845.

Das Schiff „Sir Archibald Campbell" scheiterte im Jahre 1845 auf der Fahrt durch die Torres-Strasse. Der Anfang 1846 von Sydney ausgesandte Schoner „Castlereagh" konnte das Wrack nicht auffinden [2]). Erst J. F. TRIVETT traf dessen spärlichen Reste am 30. Mai 1847 in der Nähe der Sir Charles Hardy-Inseln an [3]).

Anonymus 1845.

Wie C. M. LÉOPOLD VERGUET berichtet, wurde die Mannschaft eines 1845 auf ein Riff der Woodlark-Insel geratenen Schiffes von den Eingeborenen überfallen, bei welcher Gelegenheit 11 Weisse ihr Leben einbüssten [4]).

M. Mackenzie 1845—46.

Der von M. MACKENZIE geführte Schoner „Heroine" war das zweite Schiff, dem es glückte die Torres-Strasse in der Richtung von Westen her zu durchfahren [5]). Am 15. November 1844 war Singapore verlassen und, nach einem Besuch von Bali, Kupang auf Timor am 27. Dezember erreicht worden. Vier Tage später ging es durch die Sămau-Strasse und darauf weiter nach Port Essington. MACKENZIE nahm hier den bekannten Forscher LUDWIG LEICHHARDT, der auf der Rückkehr von der erfolgreichen ersten Durchquerung des australischen Kontinents begriffen war, an Bord [6]).

Mit Tagesanbruch des 17. Januar 1845 kam die Booby-Insel in Sicht. Bei dem Besuch stellte sich heraus, dass die Postkiste zertrümmert war und die Briefe nebst anderen Schriftstücken zertreut umherlagen. Die noch vorhandenen Lebensmittel waren gänzlich verdorben [7]). Hierauf wurde die Fahrt durch die Endeavour-Strasse fortgesetzt, am 28. das Barrier-Riff, in der Nähe der Raine-Insel, passirt und schliesslich Sydney wohlbehalten erreicht [8]).

Im Juli trat MACKENZIE die Rückfahrt an. Am 5. August befand er sich abermals bei der Raine-Insel, nachdem er zuvor — wie bereits (p. 64) erwähnt — das Wrack der „Coringa

1) Passage through Torres Straits by the Barrier Reefs. Nautical Magazine. XV. 1846, p. 658—662.

2) [C. B. YULE]. North-west Coast of Australia. l. c. XVI. 1847, p. 415.

3) Notes on a Passage between Manila und Sydney. l. c. XVIII. 1849, p. 7.

4) Histoire de la première mission catholique au vicariat de Mélanésie. Carcassonne 1854, p. 286.

5) Zum erstenmale war dies der von JOHN LIHOU geführten „Zenobia" im Jahre 1823 gelungen (Nova Guinea. I. 1909, p. 209).

6) LUDWIG LEICHHARDT. Journal of an Overland Expedition, from Moreton Bay to Port Essington. London 1847, p. 536. Die Angabe, dass die Ankunft in Sydney am 29. März erfolgte, kann schwerlich richtig sein. In einem anderen Werke (Dr. LUDWIG LEICHHARDT's Briefe an seine Angehörigen. Hamburg 1881, p. 154) schreibt er, dass die Ankunft Anfang April erfolgt sei.

7) Derartige schändliche Rohheiten sind auch späterhin wiederholt verübt worden.

8) M. MACKENZIE. Voyage of the Heroine from India to Sydney through Torres Straits. Nautical Magazine. XIV. 1845, p. 491—494.

J. BEETE JUKES. Narrative of the Surveying Voyage of H. M. S. Fly. I. London 1847, p. 310., II. p. 268.

Packet" besucht hatte. Am 6. August streifte der Kiel der „Heroine" nach dem Passiren des Kap York eine verborgene Klippe in der Endeavour-Strasse. Nachdem Port Essington und Batavia angelaufen war, wurde Singapore wieder erreicht [1]).

Von diesem Hafen aus wurde im Dezember nochmals eine Fahrt nach Australien unternommen. Über Bali (29. Dezember) und Kupang (5. Januar 1846) segelte die „Heroine" nach Port Essington und auf dem Wege durch die Torres-Strasse nach Sydney [2]).

Als der Schoner „Enchantress", Kapt. RICHARD ESSENIGH, am 6. April 1846 Port Jackson verliess, um im Auftrage der Regierung Lebensmittel nach der Booby-Insel zu bringen, wurde er von der Bark „Sapphire", Kapt. MILLAR, sowie auch von der „Heroine" begleitet. Es wurde die Fahrt durch die Innere Route eingeschlagen. Am 21. wurde Breaksea Spit dublirt; und in der Nacht des 24. lief das letztgenannte Schiff auf ein in der Nähe der Gloucester-Inseln befindliches Riff und scheiterte. Dabei büssten 8 Mitfahrende ihr Leben ein, während MACKENZIE gerettet wurde [3]).

Charles B. Yule und **D. Aird** 1846.

Zwei Tage, nachdem die „Fly" ihre Heimreise angetreten hatte, verliessen C. B. YULE auf dem Schoner „Bramble" und D. AIRD auf dem Schoner „Castelreagh" Port Jackson am 21. Dezember 1845. Sie statteten zunächst der Moreton-Bai einen Besuch ab und setzten darauf die Fahrt in nördlicher Richtung fort. Bei den Sir Charles Hardy-Inseln (11° 55′ S.) angelangt, wurde der „Castelreagh", dem es an genügendem Ballast fehlte, nach den Wracken der „Maids of Athene" und der „Martha Ridgway" gesandt. Als das erstgenannte nicht aufgefunden werden konnte, wurde auch dasjenige des „Sir Archibald Campbell" aufgesucht. Nachdem hierauf auf der Cairncross-Insel Wasser und Brennholz eingenommen worden war, wurde gemeinschaftlich die Fahrt nach der Torres-Strasse und der Südküste von Neu-Guinea fortgesetzt [4]). Als die Schiffe sich am 10. April 1846 der Küste näherten, tauchte im Hintergrunde eine mächtige, NW—SE. streichende Bergkette aus, deren höchster Gipfel in den Wolken verschwand und den Namen Victoria-Berg zu Ehren der Königin erhielt [5]). In der Nähe eines Vorgebirges, Kap Possession genannt [6]), wurde gelandet, der Union Jack gehisst und von diesem Teil von Neu-Guinea im Namen der Königin Besitz ergriffen [7]). Beim Abstossen vom Lande traf einem der Boote das Unglück in der Brandung zu kentern, wobei die Waffen

---

1) M. Mc. KENZIE. Passage of the Heroine through Torres Straits. Nautical Magazine. XV. 1846, p. 541—549.

2) M. Mc. KENZIE. Observations on making the Passage to the Eastward through Torres Strait, and the Monsoons in the Timour [sic!] Sea. ibid. pag. 115—117, 172—178.

3) RICHARD ESSENIGH. The Pass through Torres Straits. ibid. p. 548—551.

4) C. B. YULE. Survey of South Coast with H. M. Schooners Bramble and Castlereagh. Australia Directory. II. 3d ed. London 1879, p. 467. (unzugänglich)., C. B. YULE. Australia Directory. II. 2d ed. London 1864, p. 275, 353—381.

5) Er wurde später Yule-Berg genannt. Der einheimische Name lautet Kowio [Kobio] oder Gumi-Gumi.

6) Waimaituna der Eingeborenen.

7) North-west Coast of Australia. Nautical Magazine. XVI. London 1847, p. 414—419., auch Ontdekking en inbezitneming van de Zuidkust van Nieuw-Guinea. Tijdschr. toegewijd aan het Zeewezen. (2) VIII. Medemblik 1848, p. 55—56. Der erste Bericht erschien in der Singapore Free Press vom 3. September 1846, der im Javasche Courant vom 16. September (N°. 74) zum Wiederabdruck gelangte. Dass diese, von der britischen Regierung übrigens nicht anerkannte Flaggenhissung in den Niederlanden mit Missfallen aufgenommen wurde, zeigt ein kleiner Aufsatz von P. MELVILL VAN CARNBÉE (Moniteur des Indes. II. 1847—48. La Haye 1848. 2ème partie, p. 72—73). Wie A. HAGA (Nederlandsch Nieuw-Guinea. II. 1884, p. 76) dazu kommt, das Kap Possession nach 10° 19′ S., 148° E. zu verlegen, ist unerklärlich. C. B. YULE hatte es zu 8° 35′ 40″ S., 146° 46′ E. bestimmt. (Australia Directory. II. 2d ed. London 1864, p. 416).

verloren gingen. Inzwischen kamen bei dem Vorgebirge eine Menge Eingeborener mit Speeren, Keulen und Steinwaffen versehen zum Vorschein. Nachdem das Boot zerschellt war, erfolgte ein Angriff, und die Bemannung wurde der Instrumente und anderer Gegenstände beraubt. Glücklicherweise war es dem zweiten Boot inzwischen gelungen, durch die Brandung zu kommen und den „Castlereagh" zu erreichen, der nunmehr näher herankam und es dadurch den Zurückgebliebenen ermöglichte, auf den zur Hülfeleistung entsandten Booten mit heiler Haut zu entkommen.

Nunmehr wurden die Vermessungsarbeiten an der Küste in nordwestlicher Richtung fortgesetzt. Eine Bucht, in der ein Fluss mündete, der den Schiffen Gelegenheit gab ihren Wasservorrat zu ergänzen, erhielt den Namen Freshwater-Bai [1]). Die Bergkette, welche sich 12 miles im Norden bis 35 miles im NW. ausdehnte, erhielt den Namen Albert-Berge. Auf der Weiterfahrt stiess man am westlichen Ende der Bucht auf das Kap Cupola. Ein weiteres Vorgebirge, $3^3/_4$ miles davon entfernt, erhielt den Namen Pier-Spitze und ein noch weiter westlich liegendes den Namen Mac Clatchie-Spitze [2]). Hier erregte ein aus 4 zusammengebundenen Kanus gebildetes Fahrzug, das von ausserordentlicher Grösse (etwa 60 feet lang und 20 feet breit) war, die Aufmerksamkeit der Mitfahrenden [3]). Siebenzehn miles von letzterem Vorgebirge traf man die East Entrance- und $10^1/_2$ miles weiter die West Entrance-Insel, beides Eilande, die dem damals noch nicht erforschten Purari-Delta angehörten. Zwölf miles weiter stiessen die Schiffe auf die Bald-Spitze. Die zwischen dieser und dem bereits bekannten Kap Blackwood liegende Einbuchtung erhielt den Namen Deception-Bai. Nach Erledigung des erteilten Auftrages durchquerten die beiden Schoner wiederum die Torres-Strasse, von der aus sie nach Kupang auf Timor segelten, um nach Umschiffung des australischen Festlandes im W. und S. wieder in Sydney einzutreffen.

Schiff „**Thomas Lord**" 1846.

Das erste Schiff, von dem man vernimmt, dass es die Torres-Strasse zu Fischereizwecken aufgesucht hat, ist der „Thomas Lord", der von Sydney aus im Jahre 1846 dorthin abgegangen war, um Tripang und Schildpatt zu erwerben. In der Nähe der Mulgrave-Insel [Badu] angelangt, begab sich der Supercargo mit einem Teil der Mannschaft in einem Boote nach der Insel, wo sie von den Eingeborenen freundlich aufgenommen wurden. Misstrauen veranlasste

---

1) Augenscheinlich wurde das süsse Wasser dem Karowa entnommen.

2) Der Name wird weniger zutreffend bereits auf der Karte von J. MACGILLIVRAY und allen späteren Maclatchie-Spitze geschrieben.

3) Diese Handelsfahrzeuge der Papuanen aus der Landschaft Motu (Gegend von Port Moresby) werden Lakatoi genannt. Es sind dies 5 bis 10 fest mit einander verbundene Kanus, die ein gemeinschaftliches Deck erhalten und durch Segel von wunderlicher Gestalt fortbewegt werden. Seit uralten Zeit begibt sich eine Flotte dieser Lakatoi, beladen mit Töpferwaren, gegen Ende des Südostmonsuns von den Motu-Dörfern nach dem Papua-Golf bis zum Fluss Purari, um in den dort gelegenen Ortschaften Sago zu erhandeln, mit dem sie zu Beginn des Nordwestmonsuns wieder zurückkehrt. Derartige Fahrzeuge sind wiederholt beschrieben worden. (OCTAVIO C. STONE. A few Months in New Guinea. London 1880, p. 64., JAMES CHALMERS. Pioneering in New Guinea. London 1887, p. 25., THEODORE F. BEVAN. Toil, Travel and Discovery in British New Guinea. London 1890, p. 138—139., Annual Report British New Guinea 1900—1901. Brisbane 1902, App. P. 2. Fig. 1). Einer eingehenden Beschreibung dieses stets noch blühenden Handels von F. R. BARTON ist zu entnehmen, dass die Lakatoi von den Motu-Dörfern Hanuabada, Elewara, Tanobada, Manu-Manu, Lea-Lea, Boera, Borebada, Tatana, Wabukori und Pari ausgerüstet werden. In der Regel besteht eine Flotte aus über 20 derartiger Fahrzeuge. Jedes Lakatoi wird mit 500 Töpfen beladen und kehrt mit einer Ladung von etwa 26 tons Sago wieder zurück. (Ann. Report on Brit. New Guinea for the year ending 30th June 1903. Victoria 1904, p. 18—20).

sie jedoch nach einer 1 mile entfernten Sandbank zu rudern, um dort zu übernachten. Sie wurden hier im Schlaf überfallen und dabei der Supercargo nebst 3 Mann ermordet [1]).

J. F. Trivett 1847.

Das Schiff „Iris", Kapt. J. F. TRIVETT, war am 12, December 1846 von Downs ausgesegelt und am 24. März 1847 vor Melbourne eingetroffen [2]). Von hier ging es nach Sydney ab, das am 11. Mai mit der Bestimmung nach Manila wieder verlassen wurde. Nachdem am Morgen des 29. die Raine-Insel in Sicht gekommen war, wurde am 2. Juni die Wednesday-Insel erreicht und noch an demselben Tage auf der Booby-Insel gelandet. Am 9. Juni ging die „Iris" in der Pidju-Bai (Bali) vor Anker und traf am 4. Juli in Manila ein. Am 3. August wurde wieder ausgelaufen, um nach Sydney zurückzukehren. Die Fahrt ging durch die Bernardino-Strasse in den Stillen Ozean. Am 25. August wurde der Äquator unter 133° 6′ E. geschnitten, wobei zugleich die Berge der Nordwesthalbinsel von Neu-Guinea auftauchten. Am Nachmittage des 26. segelte das Schiff an der Ostküste von Waigëu vorbei und befand sich zwei Tage später in der Gaman-Strasse in der Nähe von Gaman. Die Südseite von Kefiau wurde am 29. passirt, worauf die Fahrt längs der Nordküste von Ceram fortgesetzt wurde. Am 2. September wurde die Manipa-Strasse durchlaufen, worauf der Kurs durch die Banda-See und Ombai-Passage, längs Timor, in den Indischen Ozean ging. Nach dem Passiren von Kap Leeuwin am 5. Oktober, erfolgte das Einlaufen in Port Jackson am 25. desselben Monats [3]).

Congregatio Mariae 1847—48.

Nachdem vom Papste PIUS IX. die Errichtung eines apostolischen Vikariats von Melanesien beschlossen und der Société de Marie übertragen worden war, wurde am 21. Juli 1844 ihr Leiter, JEAN BAPTISTE ESPALLE, zum Bischof von Sion i. p. i. geweiht [4]). Im Dezember 1844 verliess er Frankreich in Begleitung der Geistlichen J. P. FRÉMONT, J. M. PAGET, C. M. L. VERGUET, E. CHAURAIN, J. X. H. MONTROUZIER und J. THOMASSIN sowie der Laienbrüder A. P. ROUESNÉ, CH. VINCENT, J. P. ROLLAND, J. CHATELLET, C. BESSELLE und J. BRUN. Die Ausreise geschah von London aus am 20. Februar, [5]) die Ankunft in Sydney erfolgte am 21. Juni 1845. Die von der Mission zunächst unternommenen, aber missglückten Versuche auf Neu-Kaledonien, den Salomo-Inseln und den Neu-Hebriden Niederlassungen zu errichten, berühren uns an diesem Orte nicht, nur möge bemerkt werden, dass der Bischof ESPALLE am 19. Dezember auf der Insel Ysabel an den Folgen einer Verwundung starb. Sein Nachfolger J. G. COLLOMB, Bischof von Antiphelles i. p. i., traf Ende 1847 auf der „Spec" auf Neu-Kaledonien ein und gelangte von hier aus nach Aneityum (Neu-Hebriden).

Inzwischen hatte sich gezeigt, dass die auf San Cristoval [Bauro] gegründete Station nicht zu halten war; die noch am Leben gebliebenen Priester J. P. FRÉMONT,

---

1) C. B. YULE. Australia Directory. II. 2d ed. London 1864. p. 256—257.

2) J. F. TRIVETT. Voyage to Port Phillip. Nautical Magazine XVII. 1848 p. 249—252.

3) J. F. TRIVETT. Notes on the Passage between Manila und Sydney. l. c. XVIII. 1849, p. 6—15., auch Annales hydrogr. III. 1850. p. 90—103. In diesem Aufsatz wird das Schiff stets „Ino" genannt.

4) EDUARD MICHELIS. Die Völker der Südsee und die Geschichte der protestantischen und katholischen Missionen unter denselben. Münster 1847, p. 526—531.

5). C. M. LÉOP. VERGUET. Histoire de la première mission catholique au vicariat de Mélanésie. Carcassonne. 1854, p. 11.

J. X. H. MONTROUZIER und THOMASSIN trafen am 15. September 1847 an der Südküste der Woodlark-Insel in der Guasópa-Bai, die sie Port de la Nativité nannten, ein. In der Umgebung derselben wurden 7 Dörfer angetroffen. Drei Tage nach der Ankunft wurde mit dem Bau der Stationsgebäude ein Anfang gemacht, doch hatten auch hier die Geistlichen vom Fieber zu leiden [1]. Bischof COLLOMB suchte im Jahre 1848 ebenfalls Woodlark auf, da die Station auf Aneityum nicht zu halten war [2]. Der später ausgesandte Pater VILLIEN war am 6. Januar auf der „Arche d'Alliance", Kapt. MARCEAU, von Rotuma aus nach San Christoval gelangt und, als er dort alles verlassen fand, nach Sydney weitergesegelt. Nach einmonatlichem Aufenthalt setzte er auf der Brigg „Anonyme" seine Reise nach Woodlark fort, wo er im April eintraf. Nunmehr wurde zu einer Teilung des Missionsgebietes geschritten [3]. Während THOMASSIN und MONTROUZIER auf Woodlark blieben, gingen COLLOMB, FRÉMONT und VILLIEN nach der Rook-Insel ab, wo sie am 15. August in einer Bai an der Nordküste landeten, die den Namen Port Saint Isidore erhielt [4]. Auch hier gestalteten die Verhältnisse sich ungünstig. COLLOMB verschied bereits am 16. Juli des folgenden Jahres, und VILLIEN traf bald darauf das gleiche Loos. Im Jahre 1851 wurden beide Stationen von den italienischen Maristen übernommen [5].

Schiff **„Freak"** 1848.

Die Brigg „Freak" stiess 1848, nach dem Verlassen der Torres-Strasse, auf das am Südwestende der Booby-Insel befindliche Riff [6].

Owen Stanley und **C. B. Yule** 1848—50.

Laut der vom 1. Dezember 1846 datirten Instruktion wurde Kapitän OWEN STANLEY der Auftrag erteilt, die von der „Fly" begonnenen und von den Schonern „Bramble" und „Castelreagh" fortgesetzten Arbeiten zu einem vorläufigen Abschluss zu bringen. Es wurde dabei besonders auf einige der Aufklärung bedürftige Punkte in der Torres-Strasse und dann auf das Barrier-Riff, die Südküste von Neu-Guinea und den Louisiaden-Archipel hingewiesen. Die Admiralität hatte dem auf Kosten von Lord DERBY ausgerüsteten Naturaliensammler JOHN MACGILLIVRAY, der bereits an der Fahrt der „Fly" teilgenommen hatte, gestattet sich auch dieser Expedition anzuschliessen. Während OWEN STANLEY nur dazu kam, einen kurzen Bericht zu veröffentlichen [7], hat man jenem eine ausführliche Darstellung der Erlebnisse zu verdanken [8].

---

1) Lettre du P. MONTROUZIER .... Annales de la Propagation de la Foi. XXII. Lyon 1850, p. 80—100.

2) C. M. LÉOP. VERGUET. l. c. pag. 203, 255, 306.

P. A. CURTIS. L'isola Muju o Woodlark dei geografi. Politecnico. Giornale di studi applicati alla coltura sociale. XII. Milano 1862 (nicht zugänglich).

3) Lettre du P. VILLIEN ... Ann. de la Propagation de la Foi. XXII. 1850, p. 101—106., Verguet. l. c. p. 290.

4) Auf der Karte von A. PETERMANN (Petermanns Mittlg. VIII. 1862, Taf. 12) liegt diese Bucht an der Nordküste und zwar östlich vom Kap King. Auf der Karte von P. SPRIGADE und M. MOISEL (Grosser Deutscher Kolonialatlas, N°. 26) wird dagegen der an der Westseite und zwar südlich von dem erwähnten Vorgebirge eingetragene Luther-Hafen mit dem Porto San Isidoro identifizirt.

5) C. M. LÉOP. VERGUET. l. c. pag. 292.

6) C. B. YULE. Australia Directory. 2d. ed. II. London 1864, p. 241.

7) Note from Captain OWEN STANLEY on his Explorations in the Pacific Ocean Archipels Louisiade and New Guinea. Journ. R. Geogr. Soc. XXI. London 1851, p. 13—18.

8) Narrative of the Voyage of H. M. S. Rattlesnake, commanded by the late Captain OWEN STANLEY, during the years 1846—1850. Including discoveries and surveys in New Guinea, the Louisiade Archipelago &c. — To which is added the account of Mr. E. B. KENNEDY's Expedition for the Exploration of Cape York Peninsula. London 1852. 2 Bde.

Am meisten zu bedauern bleibt es, dass der geistig hervorragendste Teilnehmer, THOMAS HENRY HUXLEY, der die bescheidene Stelle eines „assistant surgeon" bekleidete, es unterlassen hat, diese Fahrt zu verewigen. Er gelangte nur dazu einige Episoden zu erzählen und zwar bei Gelegenheit der Besprechung des Macgillivray'schen Werkes [1]).

Am 11. Dezember 1846 verliess die „Rattlesnake", ein altes, ganz ungeeignetes Schiff [2]), den Hafen von Plymouth. Nach einem Besuch von Madeira, Rio de Janeiro und Kapstadt, musste zunächst Mauritius angelaufen werden, um £ 15000. in barem Gelde abzuliefern. Am 25. Juni 1847 wurde Hobart [3]) auf Tasmania erreicht und am 8. Juli wieder verlassen, um am 16. Juli in Port Jackson vor Anker zu gehen. Die beiden Schoner „Bramble" und „Castlereagh" waren als Begleitschiffe ausersehen worden, doch konnte nur der erstgenannte wieder in einen seetüchtigen Zustand versetzt werden.

Nach Erledigung zweier Fahrten, die hier nichts zur Sache tun, konnte die „Rattlesnake" mit dem „Bramble", den wiederum C. B. YULE befehligte, am 29. April 1848 endlich ihre erste Reise nach der Torres-Strasse antreten. Begleitet wurden die Schiffe von der Bark. „Tam O'Shanter", die die Mitglieder der unter der Führung von E. B. KENNEDY stehenden Expedition beherbergte. Sie hatte es sich zur Aufgabe gestellt, von der Rockingham-Bai nach dem Carpentaria-Golf zu wandern, nahm aber einen unglücklichen Verlauf [4]).

Am 3. September ging die „Rattlesnake" bei den Cairncross-Inseln vor Anker und traf nach Erledigung des ersten Teiles der ihr gestellten Aufgabe am Nordeingang des Port Albany am Kap York ein [5]). Der „Bramble" erhielt hier den Befehl mit zwei ihr beigegebenen Booten, das Fahrwasser der Endeavour-Strasse und des Prince of Wales-Kanals aufzunehmen. Nachdem von einem am 21. und einem weiteren am 27. eingetroffenen Schiffe Proviant übernommen worden war, setzte die „Rattlesnake" ihre Fahrt in westlicher Richtung fort. Sie erreichte Port Essington am 9. November und traf, nach Umschiffung von Australien, am 24. Januar 1849 in Port Jackson ein, während der »Bramble" seine Arbeiten fortsetzte und auf direktem Wege nach Sydney zurückkehrte.

Am 8. Mai 1849 lief die „Rattlesnake" wieder aus, um sich nunmehr dem wichtigsten Teile ihrer Aufgabe, nämlich der Untersuchung des Louisiaden-Archipels sowie der östlichen Hälfte der Südküste von Neu-Guinea, zuzuwenden [6]). In der Moreton-Bai, die am 17. Mai erreicht wurde, stellte sich auch der »Bramble" ein, worauf beide Schiffe gemeinsam die Fahrt fortsetzten. Die in dem Barrier-Riff im Süden der Louisiaden gefundenen Einfahrten erhielten die folgenden Namen: 11° 18′ S., 152° 29′ E. English Entrance (wird jetzt Duchâteau-Pass genannt); 11° 40′ S., 153° 14′ E. Smith Opening (jetzt Smiss-Pass); 11° 11′ S., 150° 30′ E. Johnston Opening (jetzt Johnson-(sic!) oder Dejei-[Deyei-]Pass). Bei Tagesanbruch, am 10. Juni, kam unter 11° 38′ S., 154° 17′ E. hohes Land in Sicht. Es war dies die Sudest-Insel [Tagula], deren

1) Science at Sea. Westminster Review. LXI. London 1854, p. 98—119.

2) Das drastische Urteil HUXLEY's haben wir bereits früher (Nova Guinea. I. 1909, p. 192) wiedergegeben.

3) Damals noch Hobart Town genannt.

4) Die Erlebnisse sind ausführlich geschildert worden von WILLIAM CARRON (Narrative of an Expedition, undertaken under the Direction of the late Mr. Assistent-Surveyor E. B. KENNEDY, for the Exploration of the Country lying between Rockingham Bay and Cape York. Sydney 1849).

5) Port Albany, Cape York, Australia. Nautical Magazine. XVIII. 1849, p. 350—360., JOHN MACGILLIVRAY. l. c. I, pag. 121.

6) JOHN MACGILLIVRAY. l. c. I, pag. 166.

höchste Erhebung (2689 feet) den Namen Rattlesnake-Berg [1]) erhielt. Drei Tage später gelang es die kleine Adèle-Insel und ferner das Délivrance-Kap, dessen Lage zu 154° 20′ E. bestimmt wurde, zu umschiffen [2]). Längs der Nordküste der Rossel-Insel segelnd, entdeckten die Schiffe am folgenden Tage, an dem westlichen Ende der Nordseite der Piron-Insel [Jeina oder Yeina], eine Einfahrt [3]) in ein weites Becken, den Coral-Hafen, in dem sie vor Anker gingen [4]). Einer in seiner Mitte aufragenden kleinen Insel, Pig-Eiland [Nimoa] genannt, wurde am 16. und 17. ein Besuch abgestattet. Die bis 479 feet ansteigenden Hügel bestanden aus Glimmerschiefer. Die Round- [Osasai] und die Sudest-Insel wurden am

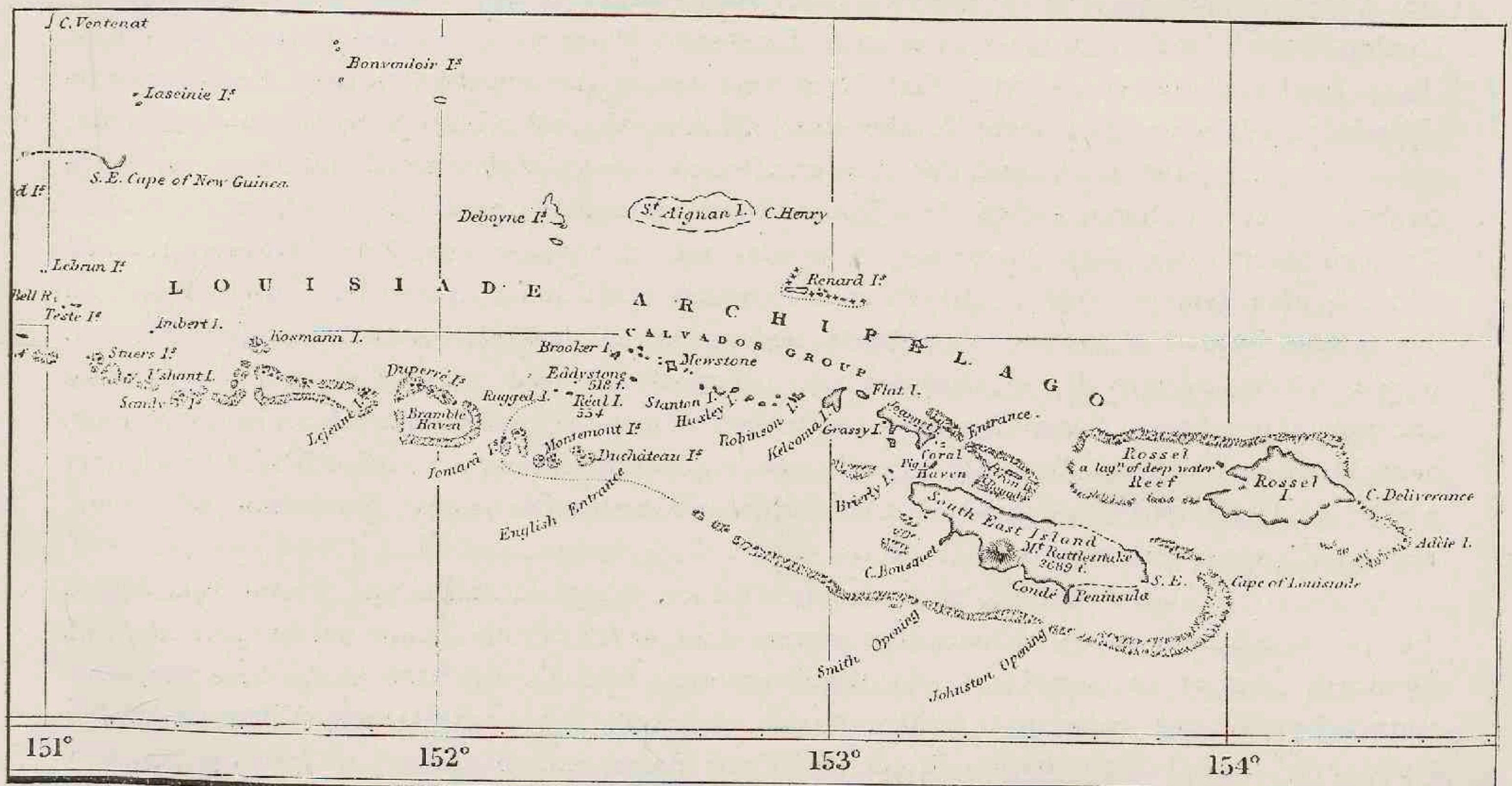


Fig. 10.

23. aufgesucht. Eingeborene der umliegenden Inseln stellten sich wiederholt bei den Schiffen ein, um Tauschhandel zu treiben. Am 25. wurde der Ankerplatz nach der Nordküste der Sudest-Insel verlegt, um auf bequemere Weise Wasser einnehmen zu können. Auch hier war Glimmerschiefer das vorherrschende Gestein [5]). Inzwischen hatte der „Bramble" eine Durchfahrt zwischen der Joannet-[Pana Timani] und der Sudest-Insel aufgefunden, worauf am 2. Juli in westlicher Richtung unter Segel gegangen wurde, um noch an dem nämlichen Tage bei einer kleinen Insel, die den Namen Brierly-Insel [Dodahai] erhielt, zu ankern [6]). Die Leutnants

1) Rui der Eingeborenen.
2) JOHN MACGILLIVRAY. l. c. I, pag. 182. Gemeint war das das jetzige Kap Délivrance im Sinne D'ENTRECASTEAUX's.
3) Es ist dies die Hudumu Iwa-Einfahrt.
4) JOHN MACGILLIVRAY. l. c. I, pag. 186.
5) JOHN MACGILLIVRAY. l. c. I, pag. 210., s. auch Journal R. Geogr. Soc. XXI. London 1851, p. 15.
6) JOHN MACGILLIVRAY. l. c. I, p. 219—233.

DAYMAN und SIMPSON gingen am folgenden Tage in zwei Booten ab, zur Fortsetzung der Aufnahmearbeiten. Sie wurden am 4., an der Südküste von Joannet, von Eingeborenen angegriffen [1]. Am 10. wurde der Ankerplatz wieder verlassen. Die „Rattlesnake" wandte sich nach Süden, um, 4 miles vom Riffe entfernt, liegen zu blieben, während der „Bramble" in Begleitung zweier Boote westlichen Kurs einschlug. Am 16. traf eines der letzteren bei der „Rattlesnake" mit der Meldung ein, dass eine Durchfahrt aufgefunden worden sei, worauf am nächsten Tage zwischen der Brierly- und der Joannet-Insel hindurchgesegelt und am 18. etwa 8 miles von der zunächst liegenden Insel [Flat-Insel] der Calvados-Gruppe entfernt, zu dreitägigem Aufenthalt geankert wurde. Die Inseln dieser Gruppe erhielten von W. nach E. die folgenden Namen Flat-[Hemenahai], Kelooma-[Pana Wina], Robinson-[Abaga Gaheia], Huxley-[Bobo Ama], Stanton-[Bagaman], Mewstone [Moturina], Brooker-[Utian], Eddystone [Pana Roa] und Real-Insel [Pana Sia]. Nach Beendigung der Arbeiten wurden die Duchâteau-Eilande, 3 niedrige und bewaldete Korallen-Inseln, aufgesucht und in ihrer Nähe 11 Tage geblieben.

Nachdem am 4. August der Wiederaufbruch erfolgt war, ging es in westlicher Richtung an den Montémont- und den Jomard-Inseln [Pana Waipona], die niedrige, bewaldete Korallen-Inseln darstellen, vorbei [2]. Die am nächsten Tage erreichten Duperré-Eilande bildeten eine Gruppe von 5 kleinen niedrigen und bewaldeten Inseln. Das durch diese und das ausgedehnte Riff im Süden gebildete Becken erhielt den Namen Bramble-Hafen. Am 7. wurde mit westlichem Kurse zunächst die Lejeune-Insel und darauf die 3 niedrigen, zum erstenmale gesehenen Sandy-Inseln, von denen 2 lediglich Sandbänke sind, passirt. Ihnen benachbart war das von BOUGAINVILLE bereits entdeckte Ouessant, das als Ushant bezeichnet wurde, und die beiden Stuers-Inseln. Im Norden wurden die isolirte Kosmann- ($11° 4\frac{1}{2}'$ S., $151° 33'$ E.) sowie die Imbert-Insel bemerkt.

Am 11. August kamen zwei Gruppen hoher, felsiger Eilande, die Teste- [Wari-] und die Lejeune-Inseln, in Sicht und tags darauf tauchte das hohe Land von Neu-Guinea auf. Zunächst ging es an den Dumoulin-Inseln vorbei, von denen YULE einige besuchte, aber stürmisches Wetter verhinderte während der nächsten Tage das Arbeiten. Am 17. gingen die Schiffe unweit der grössten Brumer-Insel vor Anker und blieben dort 13 Tage liegen [3]. Es herrschte hier trübes, regnerisches und stürmisches Wetter mit Ost- und Ostsüdost-Winden, das aber dem regen Verkehr mit den Eingeborenen nur geringem Abbruch tat. Die am 29. angetretene Weiterfahrt bewegte sich längs der Südküste von Neu-Guinea, als deren höchste Erhebung (4477 feet) der Cloudy-Berg [Gugusara] erschien. Die sich vom Hintergrunde abhebende lange Kette erhielt den Namen Owen Stanley-Gebirge. Die einzelnen Gipfel wurden von E. nach W. Thomson- (5901 feet), Simpson- (9167 feet), Dayman- [Kaowa Goro] (9167 feet), Suckling- (11226 feet), Clarence- (6330 feet [4]), Brown- (7947 feet), Obree- [Wonoro Goro] (10246 feet) und Owen Stanley- [Victoria-] Berg (13205 feet [5]) genannt.

---

1) The South-west Coast of the Louisiade. Nautical Magazine. XIX. 1850, p. 363—364.

2) JOHN MACGILLIVRAY. l. c. I, p. 248.

3) JOHN MACGILLIVRAY. l. c. p. 252.

4) Der also nicht verwechselt werden darf mit dem Clarence-Berg von EDWARD EDWARDS (1791).

5) Sir WILLIAM MACGREGOR, der die Höhe dieses Berges 1889 genauer zu 13121 feet bestimmte, taufte ihn zugleich in Victoria-Berg um. Seinen höchsten Gipfel nannte er Huxley-Berg. Auf die mit H. O. FORBES geführte Diskussion über die Namengebung und auf die verschiedenen einheimischen Namen werden wir weiter unten zurückkommen.

Am Nachmittage des 4. September lief die „Rattlesnake" in die Orangerie-Bai ein, als erstes Schiff seit der Fahrt von TORRES im Jahre 1606. Bereits am nächsten Morgen stellten sich Eingeborene von der 3 miles vom Ankerplatze entfernt liegenden Dufaure-Insel [Bona-Bona] ein. Der bis zum 10. währende Aufenthalt wurde, soweit die ungünstige Witterung dies zuliess, zur Vermessung der Bucht verwendet. Während der Weiterfahrt [1]) musste die „Rattlesnake" ihres Tiefganges wegen weitab vom Lande halten, so dass man von ihr aus nur ab und zu einige Flussmündungen zu erkennen vermochte. Es musste daher dem „Bramble" überlassen bleiben, eine eingehendere Kenntnis von der Beschaffenheit der Küste zu erlangen. Am 19. befand man sich angesichts der Astrolabe-Kette, der abgestumpfte Kegel von 3153, 3540 und 3824 feet Höhe aufgesetzt waren, und am folgenden Tage wurde das nach der roten Farbe seiner Felsen benannte Redscar-Kap erreicht. MACGILLIVRAY besuchte darauf, am 21., in Begleitung des Leutnant SIMPSON die grösste der in der Nähe liegenden, 234 feet hohen Pariwari-Inseln, die eigentlich Wari-Wari [Varivari] heissen. Die weite zwischen der Redscar-Spitze [Lagaba] und dem Südwest-Kap [Kap Suckling] liegende Bucht erhielt den Namen Redscar-Bai. Am 25. wurde weitergesegelt, am 26. das Südwest-Kap passirt und abends bei der Yule-Insel geankert [2]). Hier wurde von der Neu-Guinea-Küste am 27. Abschied genommen und zwei Tage später die Campbell-Insel [Sapker] passirt. Der „Bramble" setzte hierauf Kurs nach der Booby-Insel, um die dort befindliche Postkiste einzusehen [3]), während die „Rattlesnake" ihren alten Ankerplatz in der Evans-Bai am Kap York am 1. Oktober aufsuchen konnte. Einen Tag später traf der von Sydney aus entsandte „Sir John Byng" mit Lebensmitteln ein. Am 16. Oktober ereignete sich an Bord ein aufregender Vorfall, indem plötzlich eine den Eingeborenen entronnene weisse Frau, namens BARBARA THOMSON, erschien, um sich unter den Schutz des Kommandanten zu stellen. Sie hatte vor $4^1/_2$ Jahren ihren Mann auf dessen Kutter „America", begleitet, der von der Moreton-Bai nach dem Bampton-Riff gesegelt war, um Tran von dem Wrack eines dort gescheiterten Walfischfahrers zu holen. Als dieses nicht gefunden wurde, ging der Kurs nach der Torres-Strasse, wo das Schiff in einem Sturme auf einem Riff in der Nähe der östlichen Prince of Wales-Insel, wohl Maurura, zugrunde ging. Während die Männer in der Brandung umkamen, wurde die Frau von den Eingeborenen gerettet und von diesen in Besitz genommen [4]).

Nach einem 9 Wochen währenden Aufenthalt wurde Kap York am 3. Dezember wieder verlassen und zunächst die 751 feet hohe Insel Mount Ernest [5]) aufgesucht [6]). Am 7. ging der Kurs nach der Darnley-Insel [Èrub], wo bis zum 16. geblieben wurde. Alsdann segelten die Schiffe nach dem Bramble Cay, um am 19. nochmals auf Neu-Guinea zuzusteuern. Eine frische Brise ermöglichte es bereits zwei Tage später dort in der Nähe der Wari-Wari-

1) The Voyage of the Rattlesnake. Nautical Magazine. XIX. London 1850, p. 624.

2) JOHN MACGILLIVRAY. l. c. I, p. 299. — L. M. D'ALBERTIS (New Guinea I. London 1880, p. 281) meinte, dass der einheimische Name Roro sei. Wie jedoch Sir WILLIAM MACGREGOR (Annual Report Brit. New Guinea 1892—93. Brisbane 1894, p. 36) ermittelte, lautet er Rawao. Roro ist der Name des die Insel bewohnenden Stammes.

3) Hier wurde die Nachricht vorgefunden, dass inzwischen ein amerikanischer Walfischfänger am Alert-Riff gescheitert war. Die Mannschaft hatte Booby-Insel erreichen und so lange von den Vorräten zehren können, bis sie auf einem vorbeifahrenden Schiffe Aufnahme fand.

4) JOHN MACGILLIVRAY. l. c. I, p. 302—307.

5) Nägir der Eingeborenen.

6) JOHN MACGILLIVRAY. l. c. II, p. 33.

Inseln [1]) einzutreffen, worauf YULE beauftragt wurde mit dem „Bramble" die zwischen dem Direction-Kap und der Redscar-Bai liegende Küste zu vermessen. Nach Erledigung dieser Aufgabe setzten die Schiffe am 30. ihre Fahrt in östlicher Richtung bis zu den Duchâteau-Inseln fort, die am 6. Januar 1850 erreicht wurden. Die am weitesten im Westen gelegenen wurden besucht und alsdann nach Sydney zurückgekehrt, wo bald darauf OWEN STANLEY, am 13. März, seinem Leiden erlag [2]).

Am 2. Mai trat die „Rattlesnake" die Heimfahrt unter dem Kommando von C. B. YULE durch den Stillen Ozean und um Kap Hoorn herum an. Nach einem vom 9. bis 23. Juli währenden Aufenthalte in Port Stanley auf den Falkland-Inseln erfolgte die Ankunft in Chatham am 9. November.

Ausser den Leistungen der Offiziere, die in den durch das Hydrographic Office zur Veröffentlichung gelangten Aufnahmen [3]) und anderen Beobachtungen bestanden [4]), sollte die Expedition noch andere Früchte zeitigen. Das Werk von MACGILLIVRAY enthält eine Fülle von Notizen botanischen, geologischen, besonders aber zoologischen Inhalts. Während einige Abhandlungen in dem Buche selbst Aufnahme fanden [5]), wurden andere in Zeitschriften veröffentlicht [6]). Endlich hatte MACGILLIVRAY sich auf linguistischem Gebiet betätigt, indem er Wörterverzeichnisse anlegte [7]).

Auch HUXLEY hatte die Bearbeitung seiner Sammlungen begonnen, doch stiess er bei der Herausgabe auf unerwartete Hindernisse. Die nachgesuchte Unterstützung von £ 300.— „something less than the cost of a parliamentary blue-book, which nobody ever hears of" [8]), wurde ihm unter dem Vorwande, dass der Admiralität keine Mittel für derartige Zwecke zur Verfügung ständen, verweigert [9]). Zwar konnte er einige Abhandlungen in verschiedenen Zeitschriften unterbringen [10]), doch verliess er bald darauf diesen Gegenstand [11]).

---

1) Sie werden auch Aplin-Inseln genannt.

2) JOHN MACGILLIVRAY. l. c. p. 60—63.

3) Australia. — Torres Strait. Western Channel. Surveyed by Capt. OWEN STANLEY. 1848 –49. London 1856 Hydrogr. Office, N°. 2375.

Endeavour Strait, Australia by Capt. OWEN STANLEY. London 1849. Hydrogr. Office.

Pacific Ocean, Papua or New Guinea (in 5 sheets). Surveyed by Capt. OWEN STANLEY. 1850. London 1852. Hydrogr. Office.

4) OWEN STANLEY and C. B. YULE. Abstracts of the Meridian Distances measured during the Voyage of H. M. S. Rattlesnake. (JOHN MACGILLIVRAY. l. c. I, p. 331—337).

J. DAYMAN. Observations on the Temperature of the Sea (ibid. p. 329—331)., Observations of the Mean Magnetic Inclination made on shore (ibid. p. 337—342).

5) JOHN MACGILLIVRAY. Catalogue of the Birds of the North East Coast of Australia of Australia and Torres Strait (JOHN MACGILLIVRAY. l. c. II, p. 355 – 359). EDW. FORBES. On the Mollusca collected by Mr. MACGILLIVRAY .... (ibid. p. 360—386). ANDREW WHITE. Descriptions of some new species of Annulosa .... (ibid. p. 387—395). GEORGE BUSK. Account of the Polyzoa and Sertularian Zoophytes (ibid. I, p. 343—402).

6) JOHN MACGILLIVRAY. Sketch of the Natural History of such portions of the Louisiade Archipelago and New Guinea .... Journ. R. Geogr. Soc. XXI. London 1851, p. 15—18.

7) JOHN MACGILLIVRAY. Comparative Vocabulary of two of the Languages of the Neighbourhood of Cape York. (JOHN MACGILLIVRAY. l. c. II. p. 277—317. JOHN MACGILLIVRAY. Comparative Vocabulary of three of the Languages of the South East Coast of New Guinea. (ibid. p. 317—330). R. G. LATHAM. Remarks on the Vocabularies of the Voyage of the Rattlesnake. (ibid. p. 331—354).

8) Brief vom 9. November 1851 an WILLIAM MACLEAY in Sydney. (LEONARD HUXLEY. Life and Letters of THOMAS HENRY HUXLEY. I. London 1900, p. 92).

9) Für die Bearbeitung des zoologischen Materials von der Fahrt des „Sulphur" hatten sich die Mittel wohl finden lassen.

10) Sie wurden später gesammelt und gelangten in den „Scientific Memoirs. I. London 1898" zum nochmaligen Abdruck.

11) In einem Briefe an ERNST HAECKEL vom 28. April 1878 äussert er sich über diesen Punkt folgendermassen:

R. L. Fraser 1849.

Ein wie geringes Vertrauen der Raine-Insel-Einfahrt entgegengebracht wurde trotz der von BLACKWOOD auf dieser Insel errichteten, weithin sichtbaren Bake, zeigt die Fahrt des Kapt. R. L. FRASER von dem Schiff „Lady Peel". Er hatte Sydney am 11. August 1849 verlassen, um nach Bombay zu segeln. Unterwegs wurde ein Schiff überholt, das 6 oder 7 Tage früher Port Jackson verlassen hatte, das sich aber bald von der „Lady Peel" wieder trennte, um seinen Weg durch die Stead-Passage zu nehmen. FRASER versuchte dagegen, und zwar mit ausgezeichnetem Erfolge, sein Heil in der Bligh-Einfahrt, die somit seit 1792 zum erstenmale wieder von einem europäischen Schiffe benutzt wurde. Am 23. konnte bereits die Cocoanut-Insel passirt werden und am 12. Oktober erfolgte das Einlaufen in den Hafen von Bombay [1]). Das nächste Schiff, welches die Route wählte, war die „Gambia" im Jahre 1851.

Henry Keppel 1849—50.

Dem britischen Kriegsschiff „Maeander" war der Auftrag zuteil geworden, den zum Gouverneur von Labuan, an der Westküste von Borneo, ernannten Sir JAMES BROOKE, der sich später zum Radja von Serawak aufschwang, an seinen Bestimmungsort zu bringen. Am 1. Februar 1848 verliess das Schiff die Reede von Spithead, erreichte am 20. Mai Singapore und segelte am 29. August von dort nach Labuan.

Im Jahre 1849 erhielt der Kommandant, HENRY KEPPEL, den Befehl mit dem „Maeander" nach Port Essington, an der Nordküste von Australien unter 11° 21′ 53″ S., 132° 12′ 27″ E. gelegen, zu fahren, um die dortige Niederlassung aufzuheben und die Garnison nach Sydney überzuführen [2]).

Nachdem am 24. September 1849 Singapore verlassen worden war, ging die Fahrt, nach einem Besuche von Anjer und Batavia, den Nordküsten der Sunda-Inseln entlang und Port Essington wurde schliesslich am 12. November erreicht. Nach Abwickelung der hier seiner harrenden Geschäfte ging KEPPEL an die Ausführung des letzten Teiles seiner Aufgabe, nämlich die Truppe nach Sydney zu befördern. Da die neueren Segelanweisungen für die Fahrt durch die Torres-Strasse sich nicht an Bord des „Maeander" befanden, wurde beschlossen Neu-Guinea im Norden zu umfahren. Am 1. Dezember wurde wieder ausgelaufen und, nach einem Besuch von Banda, am 21. in die Sagewin-Strasse eingelaufen. Zwei Tage später befand das Schiff sich bereits zwischen Japen und den Schouten-Inseln und passirte am 24. Kap D'Urville. Die Absicht, in der Humboldt-Bai anzulegen, wurde leider dadurch vereitelt, dass das Fahrzeug infolge einer starken Strömung während der Nacht an ihr vorbeifuhr. Am 29. kamen die Purdy-Inseln in Sicht, worauf der südöstliche Teil der Admiralitäts-Inseln

„My dear friend, my cabin on board H. M. S. Rattlesnake was 7 feet long, 6 feet wide, and five feet 6 inches high. When my bed and my clothes were in it, there was not much room for any collection, except the voluntary one made by some thousands of specimens of *Blatta Orientalis*, with whose presence I should have been very glad to dispense. My *Medusae* were never published. I have heaps of notes and drawings and half-a-dozen of engraved plates. But after the publication of the *Oceanic Hydrozoa* I was obliged to take to quite other occupations, and all that material is like the „full many a flower, born to blush unseen" of our poet." (LEONARD HUXLEY. l. c. pag. 491).

1) R. L. FRASER. Comparative Routes through Torres Straits. Nautical Magazine. XXII. 1853, p. 214—215.

2) HENRY KEPPEL. A Visit to the Indian Archipelago in H. M. S. Maeander, with portions of the private Journal of Sir JAMES BROOKE. II. London 1853, p. 135.

passirt wurde. Mit den Eingeborenen der östlichsten Insel [1]) kam man in Berührung und trat mit ihnen in Tauschverkehr. Am Morgen des 4. Januar 1850 befand der „Maeander" sich in der Nähe der Sandwich-Insel [Djaul] und segelte darauf längs der Südwestküste von Neu-Mecklenburg weiter. Am folgenden Tage wurde der Versuch gemacht Port Hunter auf Neu-Lauenburg zu erreichen, um dort Wasser einzunehmen, jedoch wurde er an der angegebenen Stelle nicht aufgefunden. Am 6. gelang es zwar inmitten einiger kleinerer Inseln einen geeigneten Ankerplatz zu ermitteln, aber dort war kein Wasser aufzutreiben [2]). Am 8. ging das Schiff weiter durch den St. Georg-Kanal und lief in den Carteret-Hafen ein, wo man sowohl Wasser, als auch Früchte, Yams und Schweine erhielt. Am 13. wurde das St. Georg-Kap, am 17. die Laughlan-Inseln passirt, worauf das Schiff am 7. Februar Sydney erreichte [3]). Am 20. März trat der „Maeander" die Heimreise nach England an.

J. D. van den Dungen Gronovius 1850.

Als die Engländer die Bewohner der Insel Gabang im Riouw- [Rijau-] Archipel im Jahre 1836 wegen verübter Seeräubereien gezüchtigt hatten, beschwerte sich die niederländische Regierung über dieses eigenmächtige Verfahren. Als darauf die Regierung von Britisch-Indien um eine Übersicht der unter niederländischer Oberhoheit stehenden Eingeborenenstämme ersuchte, sah man sich ausser stande die gewünschte Auskunft zu liefern [4]). Erst nachdem J. CHR. BAUD im Jahre 1841 das Portefeuille des Kolonialministerium übernommen hatte, wurde beschlossen ein Verzeichnis aller Besitzungen im Indischen Archipel anlegen zu lassen. Da das im Haag befindliche Material ungenügend war, erhielt der Generalgouverneur PIETER MERKUS im Jahre 1843 den Auftrag, eine genaue Zusammenstellung aller Inseln und Ortschaften, soweit dieselben direkt oder indirekt unter niederländischer Oberhoheit ständen, einzusenden. Zugleich wurde empfohlen, etwaige Lücken möglichst bald durch Abschluss von Verträgen mit Häuptlingen eingeborener Stämme zu ergänzen [5]).

Nachdem der zum Regierungskommissar ernannte A. L. WEDDIK in diesem Sinne auf Borneo tätig gewesen war, begab er sich zu dem nämlichen Zweck im Jahre 1846 nach den Molukken. In einem geheimen, vom 10. Januar 1848 datirten Berichte findet sich der Vorschlag, die Grenzen des niederländischen Gebietes an der Nordküste von Neu-Guinea bis zum Kap Bonpland (140° 27′ E.) auszudehnen [6]). Diesem Antrage wurde vonseiten des Generalgouverneurs J. J. ROCHUSSEN durch einen geheimen Erlass von 30. Juli desselben Jahres entsprochen [7]). Durch ein Übereinkommen sollte das erwähnte Gebiet dem Sultan von Tidore unterstellt werden; endlich wurde der Resident von Ternate, C. M. VISSER, beauftragt Ernennungsdekrete für die Eingeborenenhäuptlinge auszustellen [8]).

1) L. c. pag. 202. Damit kann nur Naúna oder Bäletwi [La Vandola] gemeint gewesen sein. Die Beschreibungen lassen bei KEPPEL viel zu wünschen übrig, wie denn sein Buch überhaupt eine recht mittelmässige Leistung ist.

2) L. c. pag. 204. Augenscheinlich ist damit der Mioko-Hafen gemeint.

3) L. c. pag. 235.

4) W. Baron VAN GOLDSTEIN. Koloniale Politiek. De Gids. Ser. 3. Jaarg. 17. Amsterdam 1879. II, p. 272.

5) J. E. DE STURLER. Het grondgebied van Nederlandsch Oost-Indië in verband met de Tractaten met Spanje, Engeland en Portugal. Inaug. Diss. Leiden 1881, p. 41.

6) Wie erinnerlich, war in der Proklamation vom 24. August 1828 das Kap der Guten Hoffnung als Ostgrenze festgesetzt worden (s. oben p. 4 und 10).

7) Nieuw-Guinea, ethnographisch en natuurkundig onderzocht en beschreven in 1858. Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde. (2) V. Amsterdam 1862, p. 193.

8) A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. II. Batavia 1884, p. 75.

In den Molukken schleiften seit geraumer Zeit wieder einmal die Zügel am Boden. Die Hongifahrten, deren Zweck die Eintreibung von Steuern sein sollte, waren in Wirklichkeit nichts anderes als Raubfahrten und ein Schrecken für die Bewohner der Küstenplätze geworden. Ungestraft hatten Häuptlinge während der verflossenen Jahrzehnte ihr Unwesen treiben können [1]). Der mit dem Sultan von Tidore abgeschlossene Vertrag gab diesem die erwünschte Handhabe derartige Fahrten weiter auszudehnen. So erschien bereits im Jahre 1849 eine Hongiflotte an der Nordküste von Neu-Guinea. In dem Gebiet von Tabi, gegenüber den Arimoa-Inseln, wurde sie jedoch nachts von den Eingeborenen überfallen und zum Rückzuge gezwungen [2]).

Als ein weiterer Ausfluss der von A. L. WEDDIK gestellten Anträge ist der geheime Erlass vom 24. März 1849 zu bezeichnen, in welchem befohlen wurde, an verschiedenen Punkten von Neu-Guinea Wappenschilder anzubringen. Mit der Ausführung wurde der zum Regierungskommissar ernannte D. J. VAN DEN DUNGEN GRONOVIUS betraut [3]), der auch die Häuptlinge mit Anstellungspapieren versehen sollte [4]).

Der vor Amboina als Stationsschiff liegende, vom Lt. z. See J. M. J. BRUTEL DE LA RIVIÈRE befehligte, alte und halbwracke Schoner „Circe" wurde für gut genug gehalten, um die Befehle des Generalgouverneurs zu vollziehen. In Übereinstimmung mit der Beschaffenheit des Schiffes war auch die Ausrüstung, und vor allem fehlte es an den so nötigen Karten. Von den Aufnahmen der „Astrolabe" scheint man nicht einmal eine Ahnung gehabt zu haben [5]). Während der Bericht des Regierungskommissars über diese Fahrt niemals veröffentlicht worden ist [6]), sind wir durch zwei andere Teilnehmer über ihren Verlauf unterrichtet worden [7]).

Am 16. Dezember 1849 verliess die „Circe" die Reede von Amboina, um zunächst nach Ternate zu segeln. Infolge der überaus ungünstigen Witterung wurde das Schiff gezwungen am 28. in der Bucht von Wahai an der Nordküste von Ceram Schutz zu suchen und hier bis zum 13. Februar 1850 zu bleiben. Nach Eintreffen auf Ternate, am 25., musste zunächst mit dem Sultan von Tidore unterhandelt werden und die Besprechungen führten zu dem Resultat, dass dieser den Prinzen AMIR als seinen Vertreter anwies, der in Begleitung zweier Kora-Kora's an der Fahrt teilzunehmen habe. Am 16. März wurde Ternate verlassen und nach Umschiffung von Halmahera in der Meerenge zwischen den Inseln Fau und Gébé vor Anker gegangen. Nachdem sich hier die beiden Kora-Kora eingestellt hatten, ging es am 26. März weiter an den Fam-Inseln [Jèf Fam] vorbei, durch die Gaman-Strasse, worauf die Ankunft in der Doré-Bai am 31. erfolgte. An einem der nächsten Tage wurde bei dem aus 33 Häusern bestehenden

1) So wurde u. A. fast die gesamte Bevölkerung der Mapia-Inseln in die Sklaverei weggeführt.

2) G. F. DE BRUIJN KOPS. Bijdrage tot de kennis der Noord- en Oostkusten van Nieuw-Guinea. Natuurk. Tijdschr. Ned. Indië. I. 1850 Batavia 1851, p. 221—222.

3) Eine kurze Notiz über das in Aussicht stehende Unternehmen brachte das Tijdschr. voor Neêrl. Indië 1849. I, p. 242.

4) A HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. II. Batavia 1884, p. 91, 92.

5) BRUTEL DE LA RIVIÈRE wusste sich in Ternate die Kopie einer von dem verstorbenen BARKLEY, der Steuermann auf dem Schiffe „Rembang", Kapt. DEYGHTON, gewesen war, angefertigten Karte zu verschaffen. Sie liegt der von ihm veröffentlichten zugrunde.

6) Wie F. S. A. DE CLERCQ sagt, ist dieser Bericht vor nur geringer Bedeutung (Bijdragen tot de kennis der residentie Ternate. Leiden 1890, p. 179. Anm. 3).

7) J. M. J. BRUTEL DE LA RIVIÈRE. Reis von Zr. Ms. Schoener Circe, naar Nieuw-Guinea. Tijdschrift toegewijd aan het Zeewezen (2) IX. Amsterdam 1852 p. 353—382.

G. F. DE BRUIJN KOPS. l. c. pag. 163—235., auch Contributions to the knowledge of the North and East Coasts of New Guinea. Journ. of the Indian Archipelago. VI. Singapore 1852, p. 303—348.

Dorfe Lonfabé in 0° 52′ 20″ S., 134° 6′ E. der mit dem niederländischen Wappen versehene Pfahl eingesenkt. In Erwartung der durch die Häuptlinge von Gébé, Salawati und Waigëu, auf Veranlassung des Prinzen AMIR zusammenberufenen Hongiflotte, wurde eine Karte der Doré-Bai entworfen, deren Veröffentlichung aber, im Hinblick auf die DUPERREY'sche Leistung, wohl besser unterblieben wäre. Am 25. April segelte die „Circe" nunmehr in Begleitung der Eingeborenenfahrzeuge nach der im Geelvink-Busen liegenden Insel Rōn, wo sie am 27. vor dem aus 9 Häusern bestehenden Dorf Jendé vor Anker ging. Man traf hier zwei in Ternate beheimatete Prauen an, die nach einem dreimonatlichen Aufenthalt Schildpatt, Tripang und Massoi im Werte von fl. 3000.— erhandelt hatten. Man vernahm, dass ausserdem ein Schoner aus Ternate bei Amberpōn lag. Ein Wappenschild wurde am Fuss des kleinen Wasserfalles angebracht, in dessen Nähe sich von Kapt. DEYGHTON gepflanzte Kokospalmen befanden, während das von ihm errichtete Haus, das als Handelsniederlassung gedient hatte, vom Erdboden verschwunden war [1]).

Am 1. Mai setzte die »Circe" Kurs nach der Bai von Ansus an der Südküste von Japen, die infolge von Windstillen erst am 6. erreicht wurde. GRONOVIUS liess das Wappen auf der Insel Ansus, auf dem sich früher das Dorf befand, das aber von den Eingeborenen der grösseren Sicherheit wegen nach der Küste von Japen verlegt worden war, aufstellen. Als die Hongiflotte am 8. am Horizonte auftauchte, luden die Eingeborenen ihren Hausrat in die Kanus, um diesen und nicht weniger um sich selbst in Sicherheit zu bringen. Am 9. wurden zunächst die kleinen Kuren-Inseln [2]) umschifft und sodann längs der Südküste von Japen weitergesegelt. Zwei Tage später ging es von der Südostspitze nach der Insel Aberé [Kurudu], wo angesichts eines an der Nordostseite liegenden Dorfes unter 1° 50′ S., 137° 9′ E. geankert wurde. Ein Boot gelangte ungehindert nach der Insel, wie auch ein Kanu von dort an den Schoner kam. Ein weiterer Verkehr fand nicht statt, denn als am folgenden Morgen die Hongiflotte nahte, entwich die gesamte Bevölkerung nach der gegenüberliegenden Küste von Neu-Guinea. Nunmehr liessen die Hongifahrer alles, was nicht niet- und nagelfest war, mitgehen, das Übrige aber wurde der Zerstörung preisgegeben [3]). Am 16. segelte die „Circe" längs der Nordküste von Neu-Guinea weiter, wurde aber sehr bald von einer kräftigen, westlichen Strömung ergriffen, die sie bis in die Nähe der Padaaido-[Verräter-]Inseln zurücktrieb. Drei Tage später glückte es, den alten Kurs wieder aufzunehmen. Nachdem am 24. das Kap D'Urville [4]) gerundet worden war, befand das Schiff sich am folgenden Tage zwischen den Arimoa-Inseln und dem als Tabi bezeichneten Küstenabschnitt [5]), der mehrere Einbuchtungen

1) Über die Handelsfahrten des bereits einmal (p. 31) erwähnten Kapt. DEYGHTON, auf der Bark „Rembang", ist sehr wenig bekannt geworden. Viermal war er auf Rōn gewesen, auch Ansus hat er wiederholt besucht und endlich war er noch weiter an der Nordküste von Neu-Guinea vorgedrungen (BRUTEL DE LA RIVIÈRE. l. c. pag. 376., G. F. DE BRUIJN KOPS. l. c. pag. 198., P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA. Reizen naar Nederl. Nieuw-Guinea. 1879, p. 133., G. ROIJER. Reis naar Nieuw Guinea. Verhandelingen en berigten betrekkelijk het Zeewezen. XXII. 1862, p. 92., Lettere del Conte CARLO VIDUA. III. 1834, p. 443., J. H. DE BOUDYCK BASTIAANSE. Voyages faits dans les Moluques, à la Nouvelle-Guinée... 1845, p. 189).

2) Auf der Karte von BRUTEL DE LA RIVIÈRE als Evening-Inseln bezeichnet.

3) DE BRUIJN KOPS führt Klage darüber, dass man von diesen Leuten mehr Schaden als Nutzen habe. Der Sengadji von Gébé erklärte ihm, dass er bereits sechsmal an Hongizügen nach dieser Insel teilgenommen habe.

4) Es ist dies das Koning Willems-Eiland der Karte.

5) Bemerkenswert ist die von G. F. DE BRUIJN KOPS mitgeteilte Erzählung eines alten Bewohners von Gébé, der versicherte in seiner Jugend einmal in einen der Insel Aberé gegenüberliegenden Küste von Neu-Guinea mündenden Flussarm geraten und darauf in dem Gebiet von Tabi (139° E) an der Nordküste wieder zum Vorschein gekommen zu sein.

besitzt, unter denen die Mataran-Bucht als die bedeutendste bezeichnet wird. Am 28. kam die Humboldt-Bai, die in beiden Berichten Bougainville-Bai genannt wird, in Sicht. Als am nächsten Tage der Westwind in eine steife Südostbrise mit starkem Seegang umgeschlagen war, gelang es mit grosser Anstrengung noch bis in die Nähe des Kap Caillé [Tuatja] zu kommen, dann aber wurde die „Circe" von der Strömung zurückgetrieben, womit zugleich die Hoffnung schwand das Ziel zu erreichen [1]). Der $^3/_8$ Teil der Mannschaft war, besonders an Beri-Beri erkrankt und zeigten auch die Lebensmittel ein bedenkliches Schwinden. Nachdem am 5. Juni der Befehl zur Heimkehr gegeben worden war, ging es in schneller Fahrt wieder nach dem Geelvink-Busen. Nördlich von Japen segelnd, gelangte das Schiff am 8. in die Nähe der Insel Sowèk an der Südküste von Supiori, der westlichen Schouten-Insel, gelegen. Auf ihr liegt ein gleichnamiges Dorf. In Korido, ein Komplex mehrerer Dörfer an der Küste von Supiori, wurde ein mit einem Wappenschilde versehener Pfahl angebracht und darauf nach der Doré-Bai gesegelt, wo die Ankunft am 12. erfolgte. Von der Hongiflotte ward nichts mehr gesehen [2]). Am 22. wurde wieder ausgelaufen, zwei Tage später an dem Kap der Guten Hoffnung und am 27. an Kap Sorong [Spencer] vorbeigefahren. Auf Wunsch des Kommissars machte BRUTEL DE LA RIVIÈRE noch den Versuch nach dem damals noch an der Südostküste von Salawati liegenden Hauptort der Insel und ferner nach Onin zu gelangen. Die „Circe" vermochte jedoch gegen die in der Sélé-[Galewo-]Strasse herrschende Strömung nicht aufzukommen, so dass der Weg durch die Gaman-Strasse eingeschlagen wurde, um längs der Westküste von Salawati zu segeln. Nachdem am 8. Juli bereits die Insel Sabuda in Sicht gekommen war, sprang am nächsten Tage ein nicht unbedeutendes Leck, infolge dessen schleunigst umgekehrt werden musste. Längs der Nordküste von Ceram segelnd, konnte das Schiff am 12. in die Manipa-Strasse einlaufen und am 15. auf der Reede von Amboina vor Anker gehen. Da es zu schadhaft geworden war, um hier Verwendung finden zu können, ging es am 15. August nach Surabaja ab, wo die Ankunft am 25. erfolgte.

Da es GRONOVIUS nicht möglich gewesen war, die für die West- und Südwestküste von Neu-Guinea bestimmten Wahrzeichen niederländischer Oberhoheit anzubringen, so liess er dies durch den tidorischen Prinzen ALI ausführen. Sie wurden am Kap Sélé am Südeingang der Sélé-Strasse, ferner in der Triton-Bai bei dem vormaligen Fort Du Bus angebracht. Das für die Prins Frederik-Hendrik-Insel bestimmte Wappen liess er auf der Insel Lakahia niederlegen, während er das für diese bestimmte wieder nach Tidore mitnahm [3]).

D. Mac Kellar 1850.

Als das Schiff „Sophia Frazer", Kapt. D. MAC KELLAR, im Jahre 1850 auf der Fahrt von Shanghai nach Singapore die Gaman-Strasse durchfuhr, fand es am 9. September ein bisher unbekanntes Riff auf, das 6 miles EzN. von der Pigeon-Insel [Īr] liegen sollte [4]).

---

1) Es währte noch bis zum 11. Oktober 1871, ehe das Wappenschild in der Humboldt-Bai angebracht wurde.

2) Einer Notiz von G. J. FABRITIUS ist zu entnehmen, dass sie mit Unterstützung von Prauen von Doré und Mios Num einen Überfall der Arimoa-Inseln versuchte, der aber unter Verlust an Toten und Verwundeten erfolgreich abgeschlagen wurde (Eenige bijzonderheden betreffende de Papoea's van de Geelvinkbaai. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (1) II. 1854, p. 379. 382).

3) P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA. Reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea. 's Gravenhage 1879, p. 50, 183, 325, 382. Nieuw-Guinea, ethnographisch en natuurkundig onderzocht in 1858. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (2) V 1862, p. 50.

4) D. M'KELLAR. Coral Reef. Nautical Magazine. XX. 1851, p. 42., auch Ann. hydrogr. IV. Paris 1850, p. 246—247.

Da es ausserhalb der Segelroute liegt, ist eine nähere Untersuchung nicht vorgenommen worden. Auf den Seekarten findet es sich nicht.

Kapt. **Lakeman** 1851.

Die von Kapt. LAKEMAN geführte englische Bark „Virginia" stiess auf der Fahrt von Bombay nach China am Abend des 27. Januar auf eine auf den Karten nicht eingetragene, zwischen Misol und Kofiau liegende Bank. Da das Schiff nicht abzubringen war, wurde es am 7. Februar in den 3 Booten verlassen, die am 16. in Amboina eintrafen [1]).

Hugh Anderson 1851.

Das von der „Lady Peel" 1849 gegebene Beispiel fand von seiten der „Gambia", Kapt. HUGH ANDERSON, Nachahmung. Nachdem am 9. August 1851 Port Jackson verlassen worden war, wurden am Morgen des 19. die Eastern Fields passirt und am Nachmittage das nördliche Ende der Portlock-Riffe gesichtet. Am folgenden Morgen gelangte zunächst der East Cay und alsdann der Anchor Cay in Sicht, worauf 3 miles im Norden des letzteren, in die Bligh-Einfahrt eingelaufen und im Laufe des Nachmittags noch die Arden-Insel [Garboi] erreicht wurde. Nach einem Besuch der Insel ging es am 21. zwischen der Dove- und der Cocoanut-Insel und später zwischen der Double-Insel und der Monday-Bank hindurch. Auf dem Wege durch den Prince of Wales-Kanal konnte abends noch die Booby-Insel erreicht werden, wohin die Fahrt nicht mehr als 12 Tage beansprucht hatte [2]).

Congregatio Mariae 1851—56.

Über den Zustand der Missionsstationen der französischen Maristen auf der Rook- und der Woodlark-Insel erfährt man nach dem Jahre 1848 nichts anderes, als dass sie Anfang der fünfziger Jahre von italienischen Geistlichen, die aus dem Seminar für fremde Missionen in Mailand hervorgegangen waren, besetzt wurden. Der Pater GIOVANNI MAZZUCONI traf 1851 auf der Rook-Insel ein, wo er noch J. P. FRÉMONT vorfand [3]). Zu ihnen gesellte sich AMBROSOLI [4]). Die Patres PAUL REINA und RAIMONDI gelangten im Jahre 1852 nach Rook. Sie hatten die Fahrt dorthin von Sydney aus angetreten, um nach einem Besuch der Trobiand-Inseln, Woodlark sowie der Salomo-Inseln, auf dem Wege durch den St. Georg-Kanal im Hunter-Hafen auf Neu-Lauenburg zu landen. Von hier segelten sie nach dem Port Saint Isidore San [Porto San Isidoro] auf Rook [5]). Bereits 10 Tage nach ihrer Ankunft stellten sich Fieber-

1) Banc entre Mysole et Popa (îles Moluques). Annales hydrographiques. VI. Paris 1851, p. 13—14. Die von der Redaktion aufgeworfene Frage, ob das Unglück nicht auf der Grosvenor-Bank stattgefunden habe, muss in verneinendem Sinne beantwortet werden, da diese an anderer Stelle, nämlich in 1° 20′ S., 129° 28′ E. liegt.

2) HUGH ANDERSON. Torres Strait by Bligh's Entrance. Nautical Magazine. XXI. 1852, p. 110—112.

WILLIAM MACKENZIE. Remarks on Board of the Ship „Gambia", Captain HUGH ANDERSON, from Sydney to Calcutta via Torres Strait. l. c. pag. 557—559 (auch Annales hydrogr. VIII. 1852, p. 205—211).

3) Extrait d'une lettre du P. MAZZUCONI. Annales de la Propagation de la Foi. XXVII. Lyon 1855, p. 367—371.

4) P. AMBROSOLI. Extrait d'une Notice sur l'île Rook. ibid. p. 363—366., Die Insel Rook. Ausland. XXVIII. Stuttgart 1855, p. 1244—1245.

5) PAUL REINA. Ueber die Bewohner der Insel Rook, östlich von Neu-Guinea, nebst einigen Notizen über Neu-Guinea und benachbarte Inseln. Zeitschr. f. Allgem. Erdkunde. (2) IV. Berlin 1858, p. 353—365. Dieser Aufsatz enthält glaubwürdige Nachrichten über Religion, Ehe, Geburt, Krankheiten, häusliches Leben und Nahrungsmittel der Rook-Insulaner.

C. M. LÉOP. VERGUET schreibt, dass REINA am 19. Oktober 1852 von Woodlark abgesegelt und fünf Tage später auf Rook angelangt sei. Das wäre aber eine Unmöglichkeit, falls REINA die obengeschilderte Route eingeschlagen haben sollte.

erscheinungen ein. Nach $3\frac{1}{2}$ jähriger Anwesenheit — also Anfang 1856 — waren nur noch REINA und RAIMONDI am Leben, die mit völlig zerrütteter Gesundheit endlich abgeholt und nach Singapore befördert wurden. Sie scheinen bei dieser Gelegenheit auch Doré besucht zu haben.

MAZZUCONI verliess Rook auf der Brigg „Gazelle", die an der Südküste der Woodlark-Insel Schiffbruch erlitt [1]), bei welcher Gelegenheit er von den Eingeborenen erschlagen wurde [2]). Als Sir WILLIAM MACGREGOR im Juli 1890 diese Insel aufsuchte, wussten die Eingeborenen sich noch der Geistlichen, die hier gewirkt hatten, zu entsinnen [3]).

J. Bannantyne 1852.

Nachdem im Frühjahr 1852 bereits 3 Fahrzeuge, die auf dem Wege durch die Raine-Insel-Einfahrt in die Torres-Strasse gelangen wollten, gescheitert waren, beschloss J. BANNANTYNE mit seinem Schiffe „Thomas Arbuthnot", dem sich die „Gibson Craig" anschloss, dem von der „Lady Peel" und der „Gambia" gegebenen Beispiele zu folgen [4]). Nach dem Auslaufen von Port Jackson am 1. Juli, wurde am Morgen des 12. die Brandung an den Portlock-Riffen bemerkt. Nachmittags hatten ihre Schiffe die Nordostspitze gerundet und trafen abends am Eingange der Bligh-Einfahrt ein. Am Mittage des nächsten Tages wurde an der Stephens-Insel [Ugar] vorbeigesegelt, worauf bei der Rennel-Insel [Mauar] nachmittags geankert wurde. Am 14. wurden die Arden-, die Cocoanut-Insel und darauf die Sisters, nämlich die Bet- [Burar], die Sue- [Waraber] und die Poll-Insel [Gidjar oder Guijar] passirt. In der Frühe des 15. wurde die Fahrt zwischen der Double- und der Wednesdey-Insel hindurch fortgesetzt und alsdann die Torres-Strasse auf dem Wege durch den Prince of Wales-Kanal verlassen [5]).

W. J. Snow 1852.

Das dritte Schiff, welches nachweisbar die Torres-Strasse von Westen kommend durchsegelte, ist die „Caldew", Kapt. W. J. SNOW. Von China kommend und durch die Allas-Strasse fahrend, beabsichtigte er die Weiterfahrt nach Sydney auf dem üblichen Wege zu unternehmen. Heftige Südweststürme liessen von diesem Vorhaben absehen und den Versuch machen, den Weg durch die Torres-Strasse zu nehmen. Nachdem die „Caldew" am 5. Februar 1852 bei der Booby-Insel geankert hatte, gelangte sie am Mittage des 9. unter

1) Die „Gazelle" scheiterte, wie aus der Karte von ARGUIMBAR (Petermanns Mittlg. VIII. 1862, Taf. XII) hervorgeht, ¼ mile südlich von der Westspitze der Insel Laju im Guasópa-Hafen.

2) Cenni sul sacerdote GIOVANNI MAZZUCONI missionario apostolico nella Melanesia. Milano 1857 (nicht zugänglich).

P. A. CURTI. L'isola Muju o Woodlark dei geografi. Politecnico. Giornale di studi applicati alla coltura sociale. XII. Milano 1862 (nicht zugänglich).

CARLO SALERIO. Ueber die Inseln im Osten von Neu-Guinea. Petermanns Mitteilungen. VIII. 1862, p. 342.

F. HARTZER sagt dagegen, dass MAZZUCONI seinen Tod auf Woodlark im September 1854 gefunden habe. (Cinq ans parmi les sauvages de la Nouvelle-Bretagne et de la Nouvelle-Guinée. Issoudun 1888, p. 10).

3) Further Correspondence respecting British New Guinea. London. April 1891 [C-6323], p. 202.

4) Torres Straits. Nautical Magazine. XXII. 1853, p. 275—276, auch Ann. hydrographiques. VIII. 1852, p. 264—266. BANNANTYNE hatte bereits im Jahre 1838 eine Fahrt durch die Torres-Strasse gemacht.

5) Navigation of the Pacific Ocean. Nautical Magazine. XXIX. 1860, p. 89.

WILLIAM JOSEPH SNOW. The Great Barrier Reef. Australia. Nautical Magazine. XXI. 1852, p. 501—503, nebst Bemerkungen von P. P. KING p. 503—504., auch Ann. hydrogr. VIII. Paris 1852, p. 199—205, 265—266.

9° 29′ S., 144° 4′ E. [1]). Nach dem Passiren der Portlock-Riffe wurde ein südlicher Kurs eingeschlagen und nach mancherlei Widerwärtigkeiten Sydney am 17. März erreicht. Mit Recht hat P. P. KING auf die mangelnde Genauigkeit der Angaben hingewiesen, aus denen nicht einmal hervorging, ob der Prince of Wales-Kanal und die Bligh-Einfahrt benutzt wurde.

Am 28. Juli wurde Port Jackson von der „Caldew" wieder verlassen, um durch die Raine-Insel-Passage in die Torres-Strasse zu gelangen. Auf dem Wege dorthin sah SNOW zwei Schiffe auf dem Barrier-Riff liegen, von denen das eine die „Rio Packet" war. Nach einer weiteren Angabe war die „Lady Sale" auf dem Cockburn-Riff gescheitert. Als die „Caldew" am 14. Juli bei der Booby-Insel anlangte, wurde sie von dem „Thomas Arbuthnot" angesprochen.

Kapt. **Curtis** 1852 (?).

Wie F. A. A. GREGORY angibt, hatte CURTIS „unlängst" die Westküste von Neu-Guinea besucht und zwar einen Hafen, von dem aus die Insel Kapaur im Osten lag [2]).

C. P. de Brauw und **C. Bosscher** 1852.

Veranlasst durch den Überfall und die Plünderung makassarischer Prauen zu Ati-Ati und auf der Insel Karas, unternahm der Zivilbeamte C. BOSSCHER im Auftrage des Gouverneurs der Molukken eine Inspektionsreise nach der Westküste von Neu-Guinea. Die Fahrt wurde auf der Schonerbrigg „Egmond", Leutn. z. See C. P. DE BRAUW, unternommen. Nur der Bericht des letztgenannten ist der Öffentlichkeit übergeben worden [3]).

Am 15. Februar 1842 wurde die Reede von Amboina verlassen und nach einem Besuch von Banda sowie der Ceram Laut-Inseln am 6. März auf Neu-Guinea zugesteuert. Am 9. konnte vor Ati-Ati unweit des Südeinganges des Mac Cluer-Golfs geankert werden. Man traf hier allerlei handeltreibendes Volk an, Leute von Kilwaru und Gisser, ferner Makassaren und Buginesen, die Muskatnuss, Tripang, Schildpatt und Massoi ausführten. Am nächsten Tage ging es in südöstlicher Richtung weiter, um am 12. bei den Karas-Inseln einzutreffen. Die auf Karas zur Ausfuhr gelangenden Produkte bestanden hauptsächlich in Tripang, Muskatnuss, Schildpatt und essbaren Vogelnestern. Von den beiden anderen Inseln Tuburuasa [4]) und Batur wird bemerkt, dass sie durch ein Riff miteinander verbunden seien. Am 14. wurde die Fahrt längs der Küste fortgesetzt und in der Nähe des Kap Van den Bosch die beiden Ruloffs-Inseln [Nusa Wulan] in Gestalt zweier, steil aus dem Meere emporragender Felsen erkannt. Hierauf wurde nach dem Durchlaufen der Nautilus-Strasse durch die Wardenburg-Gruppe, und zwar südlich von den kleinen Korallen-Inseln Karawatu und Kèlemala [5]) auf die Insel Namatote zugesteuert. Hier angelangt, erfuhr man, dass der Radja sich in der Triton-Bai befinde. Am 17. ging der „Egmond" vor dem verlassenen Fort Du Bus vor

1) Das wäre südsüdwestlich vom Anchor Cay.

2) Zeemansgids voor de vaarwaters van Java naar en door den Molukschen Archipel. Amsterdam 1853, p. 350.

3) Reis naar Banda, de Ceram Laut-eilanden, het Zuidwestelijk gedeelte van Nieuw-Guinea, de Aroe- en de Zuid-Wester-eilanden door Z. M. Schoonerbrik Egmond. Verhandel. en berigten betrekkelijk het Zeewezen. [XIV]. Amsterdam 1854. 1ste afd., p. 199—235.

4) Irrigerweise als Anni bezeichnet. Es ist eine Verstümmelung von Kani, ein Name, der Tuburuasa entspricht.

5) Auch hier werden die Inseln miteinander verwechselt und ihre Namen unrichtig Tukar Watu und Selim Allem geschrieben.

Anker. Die Stätte der früheren Niederlassung war mit dichtem Gestrüpp bedeckt. Am nächsten Tage wurde die Triton-Bai wieder verlassen, die Iris-Strasse durchfahren und vor der unbewohnten Insel Lakahia geankert. Gelegentlich ihres Besuches am 19. wurden Proben von den dort anstehenden Braunkohlen eingeladen, die auf dem Heerd sehr gut brannten. Am Mittage gewahrte man, wie einige Kanus von der gegenüberliegenden Küste abstiessen. Ein auf sie abgesandtes Boot kam mit der Nachricht zurück, dass die Insassen zu scheu seien, um an Bord des Schiffes zu erscheinen. Nach ihren Angaben hatten Tidorer ihre Wohnstätten auf der Insel vernichtet, weshalb sie sich auf dem Festlande angesiedelt hatten.

Am 20. wurde die Neu-Guinea-Küste verlassen, und der „Egmond" traf nach einem Besuche der Aru- und der Südwest-Inseln am 20. Mai wieder in Amboina ein.

G. J. Fabritius 1852—53.

Ein mit den Verhältnissen im nordwestlichen Teile von Neu-Guinea und besonders im Geelvink-Busen wohl vertraute Persönlichkeit war der frühere Seeoffizier G. J. FABRITIUS. Er scheint zunächst ausschliesslich als Handelsagent für die Firma M. D. RENNESSE VAN DUIVENBODE tätig gewesen zu sein und, sich als solcher, wie aus den Mitteilungen von J. PIJNAPPEL hervorgeht [1]), während der Jahre 1852 und 1853 auf der Insel Rōn aufgehalten zu haben. Aus diesen und anderen Berichten geht ferner hervor, dass er auch viele Handelsfahrten nach verschiedenen Inseln, ferner nach den Küsten der Geelvink-Bai und nach der Landschaft Amberbaken unternommen hat [2]). Augenscheinlich hat er später ein eigenes Schiff geführt. Das noch lesenswerte Buch von A. GOUDSWAARD [3]) beruht ausschliesslich auf mündlichen Mitteilungen von FABRITIUS und seiner Frau. Das Letzte, was wir über ihn vernehmen, ist eine Notiz von J. G. GEISSLER, die besagt, dass er in den letzten Tagen des Januar 1861 vor Samaté auf Salawati eintraf in der Absicht nach der Nordküste von Neu-Guinea zu segeln, um dort Sago einzukaufen [4]).

C. F. Stavenisse de Brauw 1853.

Nicht allein die an makassarischen Prauen 1851 und 1852 zu Ati-Ati und den Karas-Inseln verübten Überfälle, [5]) sondern auch die inzwischen stattgehabte Ermordung von Matrosen des Kauffahrteischiffes „Sophia", Kapt. JOHN DE BATHE, heischten Sühne. Es erhielt daher der Kapitän z. See C. F. STAVENISSE DE BRAUW den Befehl auf der Fregatte „Prins Hendrik der Nederlanden", dem der vom Lt. z. See P. A. MATTHYSSEN kommandirte Kriegsdampfer „Vesuvius" beigegeben war [6]), eine Bestrafung der Schuldigen herbeizuführen. Ein eingehender Bericht über diese Expedition, an der auch der Zivilbeamte W. F. C. HELSDINGEN teilnahm, ist niemals erschienen [7]). Im März und April gelangte das Geschwader zunächst

1) Eenige bijzonderheden betreffende de Papoea's van de Geelvinkbaai. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (1) II. 1854, p. 371—383.

2) Aanteekeningen omtrent Nieuw-Guinea. Tijdschr. v. Ind. T. L. en Vk. (1) IV. Batavia 1855, p. 209—215. Uittreksel uit een brief van den heer FABRITIUS. De Vereeniging: Christelijke Stemmen. IX. Amsterdam 1855, p. 719—720.

3) De Papoewa's van de Geelvinkbaai. Leiden 1863.

4) E. BALTIN. Morgenröthe auf Neu-Guinea. Kaiserswerth [1878], p. 130.

5) Siehe oben, p. 82.

6) Es ist dies der erste Dampfer, der nach Neu-Guinea gelangte.

7) Verslag van het Beheer en den Staat der Nederlandsche Bezittingen en Kolonieën in Oost- en West-Indië [Koloniaal Verslag] over 1853. Utrecht 1858, p. 42, 48.

nach Ati-Ati, wo 3 Übeltäter gefänglich eingezogen wurden, alsdann wurde das schuldige Dorf auf der Insel Karas gezüchtigt [1]) und ferner an der Mündung des Karufa-Flusses zwei Dörfer verbrannt. Nachdem noch die Triton-Bai zu einem Besuche des verlassenen Forts Du Bus aufgesucht worden war, kehrte der „Prins Hendrik der Nederlanden" über die Aru-Inseln nach Amboina zurück, während der „Vesuvius" erst noch nach der Insel Lakahia dampfte, um die dort vorkommenden Kohlen einer Prüfung zu unterziehen. Sie erwiesen sich für die Heizung des Dampfers unbrauchbar.

In dem nämlichen Jahre besuchte der Gouverneur der Molukken, C. M. VISSER, an Bord des Kriegsdampfers „Etna" ausser mehreren Ortschaften an der Küste von Ceram, auch das an der Nordküste von Misol liegende Waigama [2]).

L. U. Hammet 1853.

Das britische Kriegsschiff „Serpent", Kapt. L. U. HAMMET, segelte am 9. November 1852 von Hongkong über die Bonin- und Marshall-Inseln nach den Salomo-Inseln, wo es am 6. Februar 1853 in der Wanderer-Bai (9° 41′ 47″ S., 159° 39′ 34″ E.), unweit des Kap Hunter auf Guadalcanar, eintraf. Um nach Timor zu gelangen, sah HAMMET sich genötigt einen östlich und nördlich von Neu-Guinea führenden Weg zu wählen, da die Torres-Strasse zu dieser Jahreszeit unpassirbar war. Am 11. befand die »Serpent" sich im Norden der Treasury-Insel und durchfuhr darauf die Bougainville-Strasse, um nach dem Kap St. Georg zu segeln, das aber infolge widriger Winde und Meeresströmungen nicht erreicht werden konnte. Mit nördlichem Kurse ging das Schiff zwischen den Gardenijs- und Anthony Caens-Inseln hindurch, um im Norden der Linie Nordostwinde aufzusuchen. Am 13. April war die Gilolo-Strasse und am nächsten Tage Gébé erreicht worden, wo das Dorf Ketjépé besucht wurde. Am 15. wurde die Fahrt längs den Nordküsten von Ceram und Buru, durch die Banda-See und die Ombai-Passage fortgesetzt und am 27. auf der Reede von Dilly auf Timor geankert. Nach einem Besuch von Kupang wurde in den Indischen Ozean eingelaufen. Am 18. Mai erreichte das Schiff zu kurzem Aufenthalt Port Essington an der Nordküste von Australien und am 20. Juni endlich Sydney [3]).

L. Staal 1853.

Eine wie wichtige Rolle die Raine-Insel-Passage für die Navigirung der Torres-Strasse spielte, zeigt die Fahrt der „Nehalennia", Kapt. L. STAAL, sowie die einiger anderer Schiffe.

Nieuw-Guinea, ethnographisch en natuurkundig onderzocht in 1858. Bijdr. t. de. T. L. en Vk. (2) V. 1861, p. 10, 39.

G. ROIJER. Reis van Amboina naar de Z. W. en N. kust van Nieuw-Guinea. Verhandel. en berigten betrekkelijk het Zeewezen. XXI. 1ste afd. Amsterdam 1861, p. 368.

A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. II. Batavia 1884, p. 101—102.

1) Von beiden Gebieten wurden Aufnahmen gemacht (Reede Ati Ati. Schets Z. Ms. Vesuvius 1853. 1 : 60.000. Plannen en Ankerplaatsen van Nieuw-Guinea. Batavia. Hydrogr. Bureau [1890]).

2) Koloniaal Verslag over 1853, p. 48.

3) Narrative of a Voyage of H. M. S. Serpent, L. U. HAMMET, Esq. Commander, from Hong Kong to Sydney, touching at the Bashees, Port Lloyd, Pescadores, Strong Island, Mc. Askill, Wellington, and Salomon Islands, Timor, Port Essington, and Swan River. Between November 9th 1852, and June 20th 1853. Nautical Magazine. XXIII. 1854, p. 57—67, 120—130, 188—189.

STAAL hatte Port Jackson am 16. Juni 1853 verlassen, segelte durch die Raine-Insel-Einfahrt und befand sich am 29. zwischen Kap York und Mount Adolphus. Auf dem Wege durch den Prince of Wales-Kanal wurde die Torres-Strasse verlassen und am 21. Juli die Reede von Batavia erreicht [1]).

W. van der Hoeven 1853.

Das Schiff „Hendrik", Kapt. W. VAN DER HOEVEN, hatte am 1. Juli 1853 die Fahrt von Sydney aus in Begleitung von 6 anderen Fahrzeugen, darunter die „Pictura", Kapt. R. J. D. SCHOLTEN [2]), angetreten, am 14. die Raine-Insel und bereits am 17. bei der Booby-Insel erreicht [3]).

L. W. van Rijn van Alkemade und **Tonjes** 1853.

Die Bark „Juno", Kapt. L. W. VAN RIJN VAN ALKEMADE, hatte, in Begleitung der Schiffe „Everdina Elizabeth", Kapt. TONJES [4]), und „Diana", Sydney am 23. Juli 1853 verlassen. Sie hatten das Glück den übriggebliebenen Teil der Mannschaft des grossen, englischen Schiffes „Borneuf", das auf dem Great Detached Reef, südlich von der Raine-Insel gescheitert war, zu retten. Am 3. August wurde in die Raine-Insel-Einfahrt eingelaufen und am 5. bereits die Torres-Strasse durch den Prince of Wales-Kanal verlassen [5]).

D. Hofker 1853.

Die Bark „Estafette", Kapt. D. HOFKER, war am 24. August 1853 aus Port Jackson ausgelaufen, hatte am 11. September die englische Bark „Chamois" eingeholt, mit dieser gemeinsam die Fahrt durch die Raine-Insel-Passage (13. Septb.) fortgesetzt und konnte am 15. durch den Prince of Wales-Kanal auslaufen [6]).

George Pearson 1853.

Der Dampfer „Cashmere", Kapt. GEORGE PEARSON, hatte New Plymouth auf Neu-Seeland, am 12. Juli 1853, verlassen, um auf dem Wege durch die Torres-Strasse nach Indien zu gelangen [7]). Am 2. August wurde das Alert-Riff bemerkt und am nächsten Tage zwei anscheinend unbekannte Inseln unter 16° 53′ S., 149° 51′ E. und 16° 55′ S., 149° 43′ E. aufgefunden, die den Namen Willis-Eilande erhielten. Am 7. gelangte der Dampfer in die Raine-Insel-Einfahrt und 10. nach der Booby-Insel. Das Ziel, Calcutta, wurde am 15. September erreicht.

H. Sweys 1853.

Im Gegensatz zu den vorhergehenden Schiffen hatte die „Sara Johanna", Kapt. H. SWEYS, die Innere Route gewählt und hatte, nach dem Auslaufen von Port Jackson, am 29. Juli 1853,

---

1) Aanteekeningen gehouden op de reis van Port Jackson naar en door Torres-Straat, met het Schip Nehalennia, in den jare 1853. Verhandelingen en berigten betrekkelijk het Zeewezen. [XIV]. 1ste afd. Amsterdam 1854, p. 281—287.

2) Reizen van Australië naar Java. Uitgegeven door het Kon. Nederl. Meteorologisch Instituut. Utrecht 1872, p. 29—30.

3) W. VAN DER HOEVEN. Zeilaanwijzigingen door King en Blackwood. Verhandel. en berigten betrekkelijk het Zeewezen. [XIV]. 1ste afd. Amsterdam 1854, p. 287—290.

4) H. SWEYS. Aanteekeningen . . . Verhandel. en berigten. XIV. 1ste afd. 1854, p. 486 Anm.

5) Reizen van Australië naar Java. l. c. pag. 30, 31.

6) Ibid. pag. 32—33.

7) GEORGE PEARSON. New Islands in Torres-Straits, Borneuf Wreck. Nautical Magazine XXII. 1853, p. 698—699.

das Kap York am 13. August gerundet und abends bei der York-Insel geankert. Nach dem Verlassen des Prince of Wales-Kanals, am 15., wurde die Reede von Pasuruan auf Java am 28. erreicht [1]).

F. M. Carsjens 1854.

Das Kauffahrteischiff „Aerd van Nes", Kapt. F. M. CARSJENS, hatte am 4. August 1853 die Reede von Texel verlassen, um, nach Einnahme einer Ladung in Liverpool, nach Sydney zu segeln, wo die Ankunft am 16. Februar 1854 erfolgte. Am 1. April lief es zusammen mit der Bark „Alcyone", Kapt. HAACKE, wieder aus in der Absicht auf dem Wege durch die Torres-Strasse nach Java zu gelangen [3]). Nachdem am 8. die Cato-Bank passirt worden war, wurde vor Tagesanbruch des 17. heftige Brandung voraus bemerkt. Infolge der starken, westlichen Strömung war das Schiff nicht mehr zu beherrschen, doch gelang es der gesamten Mannschaft sich noch kurz vor dem Auflaufen auf das Riff, unter Mitnahme von etwas Proviant, in zwei Boote zu retten. Nach übermenschlichen Anstrengungen gelang es ihnen aus der Brandung herauszukommen und noch abends in die Nähe der Raine-Insel zu gelangen. In der Hoffnung die „Alcyone" einzuholen, landete man hier nicht. Am nächsten Morgen stellte sich heraus, dass die Boote abgetrieben waren, ohne dass sich feststellen liess, in welcher Richtung dies geschehen war. Unglücklicherweise wurde ein nördlicher Kurs eingeschlagen, der die Schiffbrüchigen an den Rand des Abgrundes bringen sollte. Zunächst gelang es nachmittags eine unbewohntes Eiland zu erreichen, auf dem wenigstens etwas Wasser angetroffen wurde. Am 19. ging es in nordwestlicher Richtung weiter, worauf abermals auf einer Insel gelandet und übernachtet wurde. Nachdem am 20. in westlicher Richtung gesteuert und abermals eine Insel aufgesucht worden war, tauchten in der Frühe des 21., in weiter Ferne, zwei hohe, bewaldete Inseln auf [4]), von denen eine im Laufe des Nachmittags erreicht wurde. Nach langem Suchen konnten hier am folgenden Morgen, an der Westseite, reichliche Mengen Trinkwasser gefunden werden. Auf der am 24. angetretenen Weiterfahrt ging es dann und wann zwischen ausgedehnten Riffen und Bänken hindurch. Einmal musste sogar nördlicher Kurs eingeschlagen werden, um ein Riff zu umgehen, worauf die Boote abermals in die Nähe mehrerer Inseln gelangten. Am 25. wurde ein kleines Eiland erreicht, auf dem Nester mit jungen Seevögeln und Muscheln gefunden wurden. Hierauf steuerte man am folgenden Tage in westlicher Richtung in der Hoffnung auf diese Weise an die Nordostküste von Australien gelangen zu können. Am Abend des 27. gerieten die Boote auf eine Schlammbank und am

1) Aanteekeningen, gehouden op eene reize van Sydney naar Java, langs de N. O. kust van Nieuw Holland of de zoogenoemde Inner Route of Binnen-passage, naar en door Torres-Straat, in Julij en Augustus 1853. Verhandelingen en berigten betr. het Zeewezen. [XIV]. 1ste afd. Amsterdam 1854, p. 454—486.

2) Het vergaan van het Nederlandsch fregatschip Aerd van Nes, benevens de lotgevallen van de bemanning bij haar jammerlijk rondzwerven gedurende ruim zes maanden. Met eene voorrede van C. L. ADAMA VAN SCHELTEMA. Amsterdam 1855. (3. Aufl. Oudekerk 1859).

3) An dem nämlichen Tage hatten auch 5 englische und 2 französische Schiffe Port Jackson verlassen, augenscheinlich, um ebenfalls auf dem Wege durch die Raine-Insel-Einfahrt in die Torres-Strasse zu gelangen. Auch von anderen Schiffen, z. B. „Doctrina et Amicitia", „Bellatrix", „Triton" und „Stad Amsterdam", wird berichtet, dass sie gleichen Kurs eingeschlagen hatten. (Reizen van Australië naar Java. Uitgegeven door het Kon. Nederl. Meteorolog. Instituut in 1872. 2de druk. Utrecht, p. 10, 19, 27).

4) Da CARSJENS später in die Nähe von Neu-Guinea geriet, so können es nur die Murray-Inseln und zwar Mèr (750 feet) und Dauar (605 feet) gewesen sein.

nächsten Tage trieben sie inmitten von Bänken weiter. Auch einige niedrige Inseln wurden bemerkt, die aber, da sie von Schlammbänken umgeben waren, nicht betreten werden konnten. Aus dieser Beschaffenheit ergibt sich, dass die Schiffbrüchigen bereits in die Nähe von Neu-Guinea geraten waren, und auch CARSJENS gelangte zu der Einsicht, dass eine Rettung aus der verzweifelten Lage nur dann zu gewärtigen sei, falls Süd- oder Südwestkurs eingeschlagen werden könnte. Infolge des heftigen Südostwindes und der stark bewegten See ging es in NW. weiter, wobei sich am Morgen des 29. herausstellte, dass die Torres-Strasse durchlaufen war. Kein Schimmer von Land war weit und breit zu gewahren. Nach vielen Entbehrungen [1]) bemerkte man endlich am 5. Mai zwei Inseln, zwischen denen hindurchgefahren wurde. Da auf der östlichen einige Kokospalmen standen, so steuerten die Boote darauf zu. Bald darauf stiess eine Prau vom Lande ab, die eine weisse Flagge führte, der alsbald 8 weitere folgten. Die Insassen überfielen die Schiffbrüchigen, beraubten sie der Instrumente, Waffen, Kleidungsstücke und machten nicht einmal vor den spärlichen Lebensmitteln, mit Ausnahme eines Schinkenknochens, halt. Ein günstiger Moment wurde zum Entweichen benutzt.

Wie CARSJENS später auf Grund seines Logbuches festzustellen vermochte, hatte dieser Überfall auf den Timor-Laut-Inseln stattgefunden. Es erscheint dabei in hohem Grade wahrscheinlich, dass er die Egeron-Strasse, welche Selaru von Jamdena trennt und deren Existenz erst im Jahre 1877 nachgewiesen wurde [2]), durchfahren hat. Ununterbrochen wurden die schwachen Fahrzeuge durch den Wind fortgetrieben. Nachdem der Schinkenknochen verspeist worden war, hiess man das Leder der Schuhzeuge denselben Weg gehen. Da, als die Not am höchsten gestiegen war, wurde am 11. Mai Land bemerkt. Noch im Laufe des Vormittags konnte gelandet worden, worauf die Eingeborenen Speise und Trank spendeten. Man hatte die Insel Buton im Südosten von Celebes erreicht und somit im Laufe von 6 Tagen einen Weg von mindestens 900 km. zurückgelegt.

Gar bald sollte sich herausstellen, dass die Butoner von nichts weniger als uneigennützigen Gesinnungen beseelt waren. Sie sahen sich in der Hoffnung, das Wrack des Schiffes in der Nähe aufzufinden, getäuscht und suchten sich, da ihre Lieferungen in klingender Münze bezahlt wurden, durch exorbitante Forderungen für die Weiterbeförderung schadlos zu stellen. CARSJENS entschloss sich daher kurzerhand am 14. mit den Seinen heimlich zu entweichen. Die Boote wurden nach der Ostküste von Celebes verschlagen und landeten nach vielem Ungemach am 23. bei Kalonna Wossu. Zwei Tage später wurden die Schiffbrüchigen nach dem Wohnorte des Radja von Tombuku [Tobungku] gebracht, der sich zu ihrer Weiterbeförderung nach Ternate bereit erklärte [3]) Die Abfahrt verzögerte sich bis zum 24. Juli, da bei dieser Gelegenheit auch der dem Sultan schuldige Tribut mitgenommen werden sollte. Nach einem vom 22. August bis zum 3. Oktober währenden Aufenthalt in Sănana auf Sula Bèsi, traf CARSJENS am 11. Oktober auf Ternate ein.

1) Jeder Mann erhielt täglich zweimal $1/8$ Schiffszwieback, 2 Lot Schinken oder Speck und $1/3$ Flasche Wasser.

2) P. J. VETH and C. M. KAN. Voyages of the steamer „Egeron" in the Indian Archipelago, including the Discovery of Strait Egeron in the Tenimber Islands. Journ. R. Geogr. Soc. XLVIII. London 1878, p. 295.

P. J. VETH. De ontdekking van „Straat Egeron". Tijdschr. Aardr. Gen. III. Amsterdam 1879, p. 211—212.

3) Der Radja erhielt von der Indischen Regierung als Anerkennung für die geleistete Hülfe eine silberne Medaille. (Verslag van de Handelingen der Staten-Generaal. Zitting van 21 September 1857—28 Augustus 1858. Bijblad tot de Nederlandsche Staats-Courant. 's Gravenhage 1858, p. 439).

Schiff „**Jemina Pereira**” 1854.

Der Kapitän des Schiffes „Jemina Pereira”, welches im August 1854 die Torres-Strasse durchfuhr, berichtet, dass er in der Endeavour-Strasse zwei gefährliche Riffe entdeckt habe, das eine etwa 3 miles vom Südende der Entrance-Insel, das andere 4 miles vom Ostende des Lihou-Hafens entfernt [1]).

J. G. Geissler und **C. W. Ottow** 1855.

Die Gründung der ersten protestantischen, heute noch bestehenden Missionsstation auf Neu-Guinea, und zwar an der Doré-Bai, fällt in das Jahr 1855. Auf Anregung des Pfarrers O. G. HELDRING in Hemmen (Provinz Gelderland) stellten sich die in der Anstalt von JOHANNES GOSSNER in Berlin erzogenen Missionare JOHANN GOTTLOB GEISSLER und C. W. OTTOW für dieses Unternehmen zur Verfügung. Sie trafen am 25. April 1852 in Hemmen ein, um sich nach zweimonatlichem Aufenthalte am 26. Juni an Bord des in Rotterdam segelfertig liegenden „Abel Tasman” einzuschiffen [3]). Nach ihrer am 7. Oktober erfolgten Ankunft in Batavia, waren sie erst am 9. Mai 1854 in der Lage ihre Weiterreise anzutreten. Ende Mai auf Ternate angelangt, fanden beide dort Aufnahme im Hause des Pfarrers J. E. HÖVEKER [4]). Endlich, am 12. Januar 1855, konnten sie auf dem Schoner „Ternate”, Kapt. F. DE GORIO, nach ihrem Bestimmungsort abgehen. Am 5. Februar in der Doré-Bai angelangt [5]), liessen sie sich in einem Schuppen nieder, der noch von DEYGHTON, dem früheren Kapitän der „Rembang”, errichtet worden war, und der am Strande der Insel Manaswari bei dem Dorfe Mánsinam lag. Nachdem das als Beförderungsmittel unentbehrliche Boot angefertigt worden war, gingen beide Missionare dazu über sich ein eigenes Heim zu schaffen. Ihre Wahl fiel auf das auf dem gegenüberliegenden Festlande liegende Dorf Kwawi. Infolge eines Leberleidens wurde GEISSLER bereits im April gezwungen sich wieder nach Ternate zu begeben, um sich unter ärztliche Behandlung zu stellen. Nach seiner Wiederherstellung fehlte es zunächst an einer Gelegenheit nach Doré zurückzukehren, weshalb er sich nach Batjan begab, um nicht in Untätigkeit verharren zu müssen [6]).

W. A. Kleyne 1855.

Über die Fahrt der unter dem Befehl des Leutn. z. See W. A. KLEYNE stehenden Brigg „Pylades”, an der der Zivilbeamte W. F. C. HELSDINGEN teilnahm, ist nur wenig bekannt geworden. Sie fand statt im Februar 1855 und beschränkte sich auf einen kleinen

---

1) Roche dans le détroit d'Endeavour. Annales hydrographiques. XI. Paris 1856, p. 181. Sunken Rocks in Endeavour Strait. Nautical Magazine XXIII. 1854, p. 692. Die Redaktion bemerkte in einer Nachschrift, dass beide Riffe bereits auf der Admiralitätskarte eingetragen seien.

2) HERMANN DALTON. Johannes Gossner. Ein Lebensbild aus der Kirche des 19. Jahrhunderts. 2. Aufl. Berlin 1878, p. 451—453.

E. BALTIN. Morgenröte auf Neu-Guinea. Mittheilungen aus dem Leben des Missionars JOHANN GOTTLOB GEISSLER, des Begründers der Mission auf Neu-Guinea. Kaiserswerth a. Rh. [1878] p. 27, 28.

3) De Vereeniging: Christelijke Stemmen. VII. Amsterdam 1853, p. 482.

4) Extract uit een brief van den Wel.Eerw. Heer HÖVEKER d.d. 4 December 1854. De Vereeniging: Christelijke Stemmen. IX. 1859, p. 717—719.

5) A. GOUDSWAARD. De Papoewa's van de Geelvinksbaai. Schiedam 1863, p. 94.

6) Algemeene Berigten van Goszners Zendingsposten. Bijblad tot de Vereeniging: Christelijke Stemmen. V. 1857, p. 47—48, 50—52.

De toekomst van Nieuw-Guinea en zijne eerste beschavers. Bijblad tot de Vereeniging: Christelijke Stemmen. Amsterdam 1861, p. 360.

Teil der Westküste von Neu-Guinea. Besucht wurden Ati-Ati, Ati-Ati Onin, Fak-Fak und die dem letztgenannten Orte gegenüberliegende Insel Tubi Serang [1]), die nur 20 Einwohner zählte. Man machte die Wahrnehmung, dass die infolge der Machtsausdehnung des Sultans von Tidore seit 1848 veranstalteten Hongifahrten einen sehr ungünstigen Einfluss ausgeübt hatten. Die frühere Herrschaft von Misol hatte kaum mehr als dem Namen nach etwas zu bedeuten [2]).

Jonkheer **C. F. Goldman** 1855.

Der Resident von Ternate, Jhr. C. F. GOLDMAN, trat am 5. April 1855, in Begleitung des Prinzen ALI von Tidore und des Kaufmannes M. D. RENNESSE VAN DUIVENBODE, eine Inspektionsreise nach Neu-Guinea auf dem vom Leutn. z. See H. F. VALENTINI befehligten Kriegsdampfer „Vesuvius" an [3]). Nach einem Besuch von Batjan und Obi Ra [Gross-Obi] traf das Schiff auf dem Wege durch die Sagewin-Strasse am 8. vor Samaté, an der Nordostecke von Salawati, ein. Trotzdem dieser Ort seit einiger Zeit zum Wohnsitz des Radja erhoben worden war, zählte er doch nur 85 Seelen. Eingezogene Erkundigungen ergaben, dass die von Salawati auf die gegenüberliegende Küste von Neu-Guinea erhobenen Ansprüche sich bis an die Landschaft Amberbaken (exkl.) erstreckten. In den jenem Gebiete angehörenden Landstrichen Asi und Megga [4]) sollten die wertvollsten Paradiesvögel vorkommen. Der von Salawati jährlich an Tidore zu entrichtende Tribut bestand in 100 Paradiesvögeln und 100 Ballen Sago. Die jährliche Ausfuhr wurde auf 400 Pikul Tripang, 50 Kati Schildpatt und etwa 200 Kojan Sago geschätzt.

Längs der Nordküste von Neu-Guinea weiter dampfend, erreichte das Schiff am 10. die Doré-Bai, wo der von GRONOVIUS 1850 errichtete Wappenpfahl in Lonfabé [Kwawi] in unversehrtem Zustande vorgefunden wurde. Die auf drei Dörfer verteilte Bevölkerung zählte schätzungsweise 250—300 Seelen. Nachdem der erkrankte Missionar J. G. GEISSLER an Bord genommen worden war, dampfte der „Vesuvius" wieder aus. Am 16. wurde die Insel Gébé besucht, worauf die Rückkehr nach Ternate am 20. erfolgte.

Kapt. **Croiset** 1855.

Das Schiff „Mercedes", Kapt. CROISET, befand sich am 5. Juni 1855 in der Torres-Strasse auf dem Wege nach dem Blackwood-Kanal, 3 miles von der Turtle-Insel entfernt, als 3 Kabellängen vom Kanal entfernt ein Felsen bemerkt wurde, der auf keiner Karte angegeben war. Seine Lage wurde zu 10° 51′ 15″ S., 140° 19′ E. Paris bestimmt [5]).

---

1) J. C. OUDRAAT. Ankerplaats bij het eiland Serang. 1 : 50.000. Plannen van Ankerplaatsen op Nieuw-Guinea. Batavia [1890], N°. 156.

2) Verslag van het beheer en den staat der Nederlandsche Bezittingen en Koloniën over 1855. Utrecht 1858, p. 66—67.

3) L. c. pag. 65, 66, auch Verslag van de Handelingen van de Staten-Generaal. Zitting 1857—58. Bijblad tot de Nederlandsche Staats-Courant. 's Gravenhage 1858, p. 454. — Jhr. C. F. GOLDMAN. Togt door eenige gedeelten van de residentie Ternate. Tijdschr. voor Ind. T. L. en Vk. VII. Batavia 1858, p. 202—210.

4) Lies Warsai und Maga. Es sind in dem Bericht von GOLDMAN überhaupt viele Namen entstellt wiedergegeben worden. So muss es Lonfabé statt Omfabé und Fau statt Tore heissen.

5) Roche vue dans le détroit de Torrès, par le capitaine CROISET, du navire Mercedes. Ann. hydrogr. XI. Paris 1856, p. 181.

E. M. Smith 1855.

Am 13. Juli 1855 verliess der „Glendaragh", Kapt. E. M SMITH, in Begleitung des „Launceston", Kapt. BETTS, den Hafen von Melbourne, um unter Benutzung der Inneren Route die Torres-Strasse zu durchfahren. Nachdem am Abend des 3. August die Bird-Inseln erreicht worden waren, gelangten die Schiffe am folgenden Tage nach der Mount Adolphus-Insel, die auch besucht wurde. Am 5 durchfuhren sie den Prince of Wales-Kanal, wo sie den am 17. Juli gescheiterten Dampfer „Phoenix" liegen sahen und den sie darauf aufsuchten. Als sie am Abend die Booby-Insel wohlbehalten erreicht hatten, trennten die Schiffe sich [1]).

F. Fokkens 1855.

Die Bark „Generaal de Stuers", Kapt. F. FOKKENS, verliess Port Jackson am 8. Juli 1855 in Begleitung der „Diana", Kapt. VAN BOEKHOVEN. Die Schiffe hatten die Route durch die Raine-Insel-Einfahrt gewählt, die sie am 21. erreichten. Bereits am Abend des folgenden Tages konnten sie bei der Goode-Insel [Palilug], $^1/_4$ mile westlich vom Ipili-Riff, vor Anker gehen, wo bereits die „Rose of Sharon" und die „Gipsy Queen" lagen. Am 23. wurde der an dem erwähnten Riff im Prince of Wales-Kanal gescheiterte Dampfer „Phoenix" aufgesucht, der bereits von den Eingeborenen geplündert worden war. Während die beiden englischen Schiffe nach der Booby-Insel vorausgingen, um auf der Booby-Insel etwas über das Loos der Schiffbrüchigen in Erfahrung zu bringen, blieb FOKKENS noch einen Tag liegen, um an Ort und Stelle Nachforschungen anzustellen. Bei einer Begegnung mit Eingeborenen erfuhr er, dass die Mitfahrenden in 4 Booten sich entfernt hatten. Als der „Generaal de Stuers" am 7. August auf der Reede von Surabaja eintraf, war es dort bereits bekannt, dass der Kapitän CHILCOTT nebst der Mannschaft von einem dänischen Schiff aufgenommen und nach Batavia gebracht worden war [2]).

W. N. Crap Hellingman 1855.

Während die soeben erwähnten Schiffe längst bekannte Bahnen eingeschlagen hatten, zeigt die Fahrt der „Agneta" und einiger anderer Fahrzeuge, dass die Bligh-Einfahrt im Jahre 1855 mehr und mehr in Aufnahme kam. Der Kapitän W. N. CRAP HELLINGMAN war nach dem Verlassen von Sydney bis 161° E. abgetrieben worden. Am 14. Juni fuhr er an den Eastern Fields vorbei in die Bligh-Einfahrt und erreichte noch die Stephen-Insel [Ugar]. Am folgenden Tage segelte die „Agneta" an der Dalrymple-, der Rennel- [Mauar] und der Arden-Insel [Garboi] vorbei, und ging nachmittags bei der Cocoanut-Insel vor Anker. Die am Strande sich zeigenden Eingeborenen luden zum Besuche ein. Am 16. wurde durch den Prince of Wales-Kanal ausgelaufen und die Reede von Batavia am 21. Juli erreicht [3]).

---

1) E. M. SMITH. Notes through the Inner Passage of Torres Strait — in the Glendaragh of Singapore. Nautical Magazine. XXV. 1856, p. 510—513.

2) F. FOKKENS. Reis van Sidney door Torres-Straat naar Java, met het schip Generaal de Stuers. Verhandel. en berigten betrekkelijk het Zeewezen. XVIII. 1ste afd. Amsterdam 1858, p. 201—222.

3) CRAB [sic] HELLINGMAN. De noordelijke passage door Torres-straat. Verhandel. en berigten betr. het Zeewezen. XVI. 1ste afd. 1856. p. 39—44.

H. Toynbee 1855.

In bereits vorgerückter Jahreszeit, nämlich am 7. September 1855, verliess die von H. TOYNBEE geführte „Gloriana" Port Jackson, segelte am 22. an den Eastern Fields und am Morgen des 23. am Bramble Cay vorbei und erreichte noch nachmittags die Stephens-Insel. Längs der bekannten Route wurde zwei Tage später die Booby-Insel erreicht. Aus den Eintragungen des in der Postkiste aufliegenden Buches ergab sich, dass in der Zeit vom 11. Mai bis 9. September nicht weniger als 13 Schiffe die Insel nach der Durchsegelung der Torres-Strasse besucht hatten [1]).

Anonymus 1856 (?).

Ein „Deutscher aus Bremen" beschrieb im San Francisco-Journal einen Ausflug, den er von Dorery (lies Doré) aus beim Kap Mamori, unternommen haben wollte. Der Autor will von dem erwähnten Orte flussaufwärts gefahren sein und dabei „rosenroth erglühende Schneeberge" gewahrt haben. Er behauptet ferner durch ein Delta „mit freundlichen Wiesenflächen" gefahren zu sein und erzählt dabei von Begegnungen mit Eingeborenen, die mit Speeren und Keulen oder Knütteln bewaffnet gewesen seien. Der Schriftleiter des „Ausland" — OSCAR PESCHEL — rühmt die interressanten Naturschilderungen dieses Ungenannten, die „mit grosser Wärme" geschrieben seien [2]). Wie jedoch A. B. MEYER mit Recht hervorgehoben hat [3]), gehört die ganze Erzählung in das Reich der Erfindungen. Die ganze Art der Darstellung beweist, dass der Verfasser niemals in der erwähnten Gegend gewesen ist. Es gibt dort keine Schneeberge, keine für Ruderboote befahrbare Flüsse [4]) und ebensowenig ein Delta mit Wiesenflächen. Die Papuanen der Doré-Bai sowie der umliegenden Gebiete pflegen weder Knüttel, noch Keulen zu tragen; ihre Waffen sind Pfeile und Bogen. Da der Verfasser den Ausdruck Kali, die javanische Bezeichnung für Fluss, die aber auch bei den Europäern gang und gäbe geworden ist, anwendet, so hat er sich möglicherweise einmal in Niederländisch-Indien aufgehalten, sicherlich aber nicht auf Neu-Guinea.

N. J. de Boer und **G. F. Wiegmink** 1856.

Die Schiffe „Henrietta Maria", Kapt. N. J. DE BOER, und „Clara Henriette", Kapt. G. F. WIEGMINK, hatten am 25. Mai 1856 den Hafen von Melbourne [Port Phillip] verlassen, um durch die Torres-Strasse zu segeln. Während das erstgenannte die Raine-Insel-Passage benutzte und bereits am 27. Juni die Reede von Batavia erreichte [5]), befand die „Clara

---

1) H. TOYNBEE. Passage of the Ship „Gloriana", from Sydney to Calcutta, through Bligh's Entrance, Torres Straits. Nautical Magazine. XXV. 1856, p. 168—181, 331—333. Von Bedeutung war es, dass die Redaktion die Bemerkung hinzufügte, dass ihrer Ansicht nach die Route durch die Bligh-Einfahrt alle übrigen überträfe.

2) Ein Ausflug in das Innere von Neu-Guinea. Das Ausland. XXX. Stuttg. u. Augsburg 1857, p. 523—525. Een togtje in de binnenlanden van Nieuw-Guinea. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (2) II. 1859, p. 47—52.

3) LAWSON's „Wanderungen im Innern von Neu-Guinea". Deutsche Rundschau. IV. Berlin 1875, p. 65. MEYER entblödet sich bei dieser Gelegenheit nicht (p. 77) eine von ihm nach dem Arfak-Gebirge unternommene Reise selbst zu erfinden.

4) A. HAGA (Niederlandsch Nieuw-Guinea. II. 1884, p. 113) fragt, ob nicht vielleicht der Andai-Fluss gemeint seine könne. Dieser mündet südlich von Doré in den Geelvink-Busen, ist aber nicht einmal eine halbe Stunde stromaufwärts für Ruderboote befahrbar und besitzt auch gar kein Delta.

5) N. J. DE BOER. Eenige losse aanteekeningen gehouden op eene reis van Port Philip naar en door Straat Torres. Verhandel. en berigten betr. het Zeewezen. XVIII. 1. afd. Amsterdam 1858, p. 61—70.

Henriette" sich am 26. Juni erst angesichts des hohen Landes von Neu-Guinea, etwa 10 Seemeilen von der Südküste entfernt. Am folgenden Tage ging es durch die Bligh-Einfahrt nach der Stephen-Insel, und am 29. wurde die Torres-Strasse durch den Prince of Wales-Kanal verlassen [1]).

Leutn. **de la Vaissière** 1856.

Am 7. August 1856 verliess der vom Leutn. DE LA VAISSIÈRE befehligte Dampfer „Duroc" Neu-Kaledonien, um nach Frankreich zurückzukehren, scheiterte aber am bereits 12. auf dem Mellish-Riff [2]). Nachdem die Kranken und die bewegliche Habe nach einer 200 m. von dem Wrack entfernt liegenden, sandigen Insel befördert worden waren, von der aus DE LA VAISSIÈRE im September nach Sydney zu segeln beabsichtigte, wurde ein Detachement auf 3 Boote verteilt, um durch die Torres-Strasse nach Kupang abzugehen. Erst am 27., nachdem das stürmische Wetter einigermassen nachgelassen hatte, konnte die Fahrt angetreten werden. Der Seegang war indessen noch so stark, dass die Wellen in die Boote schlugen, weshalb alles, was nur einigermassen entbehrlich war, über Bord geworfen werden musste. Am 30. wurde das Tribulation-Kap erreicht, worauf man, längs der australischen Küste segelnd, am 9. September in Port Albany eintraf, wo weder die erwartete englische Niederlassung, noch Wasser gefunden wurde. Die Schiffbrüchigen trugen sich bereits mit dem Gedanken die Südküste von Neu-Guinea aufzusuchen, um sich mit Kokosnüssen versehen zu können, doch der Mangel an Karten hiess sie glücklicherweise von diesem unsinnigen Vorhaben Abstand nehmen. Nachdem am 10. das ersehnte Wasser endlich auf der Possession-Insel aufgefunden worden war, wurde der aus 42 kg. Schiffszwieback bestehende Rest der Lebensmittel gleichmässig auf die drei Boote verteilt und darauf die Torres-Strasse verlassen. Am 22. September trafen die Schiffbrüchigen in erschöpftem Zustande auf Kupang ein, wo sie von dem Residenten S. G. F. FRAENKEL gastlich aufgenommen wurden. Drei Tage später konnten sie auf dem Dampfer „Padang" nach Surabaja weiterbefördert werden [3]).

W. Chimmo 1856.

Die nordaustralische Expedition unter Führung von A. C. GREGORY war am 12. August 1855 auf dem „Monarch" in Begleitung des Schoners „Tom Tough", aus der Moreton-Bai durch die Torres-Strasse nach Port Essington abgegangen [4]). Da man mangels näherer Nachrichten um das Schicksal der Teilnehmer besorgt wurde, erhielt der Leutnant W. CHIMMO den Befehl Nachforschungen anzustellen. Er verliess am 24. Juni 1856 auf dem Dampfer „Torch" den Hafen von Newcastle (NSW.), ankerte am 16. Juli bei der Turtle-Insel und traf, nach Verlassen des Prince of Wales-Kanals, am 17. bei der Booby-Insel ein. In dem in der Postkiste aufliegenden Register hatten 20 Schiffe ihre Erfahrungen über

---

1) Reizen van Australië naar Java, uitgeg. door het Kon. Nederl. Meteorolog. Instituut. 2. druk. Utrecht 1872, p. 44.

2) Die Lage dieses Riffes wurde im Jahre 1859 von H. M. DENHAM zu 17° 24′ 39″ S., 152° 52′ 38″ E. bestimmt. Er benutzte zugleich das Wrack des „Duroc" als Material für die Errichtung einer Bake. (Outer Route from Sydney to Torres Strait. Nautical Magazine. XXIX. 1860, p. 171—172).

3) Loss of the French Steam-Ship „Duroc". Nautical Magazine. XXVI. 1857, p. 263—268.

4) A. C. GREGORY. Progress of the North Australian Expedition. Proceed. R. Geogr. Soc. I. London 1855—57, p. 42., THOMAS BAINES. Additional Notes on the North Australian Expedition under Mr. A. C. GREGORY. l. c. II. 1857-58, p. 3-4.

die Torres-Strasse eingetragen, aus denen CHIMMO den Schluss zog, dass die Innere Route allen anderen Wegen bei weitem vorzuziehen sei [1]).

Wir können CHIMMO auf seinen Nachforschungen nicht begleiten. Am 3. September verliess die „Torch" ihren Ankerplatz am Victoria-Fluss und traf am 8. vor Kupang ein, wo in Erfahrung gebracht wurde, dass der „Tom Tough" hier gewesen und nach Surabaja weitergesegelt sei. Auch die „Torch" setzte am 10. ihre Fahrt nach Java fort [2])

Meindert Boysen 1857.

Die Schonerbrigg „Posa", Kapt. MEINDERT BOYSEN, hatte ihren Heimathafen Hamburg im August 1857, mit der Bestimmung nach China, verlassen. Nachdem sie die Gaman-Strasse durchlaufen und Waigëu im Osten umsegelt hatte, scheiterte sie am 10. Januar 1857 auf dem Helen-Riff. Die aus 10 Mann bestehende Equipage suchte sich in 2 Boote zu retten, von denen jedoch das eine zerschellte. Nach 14 tägigem Umhertreiben, wodurch die Hungersnot so hoch stieg, dass die Leute ihr eigenes Schuhzeug verzehren mussten, kamen sie endlich in die Nähe der Insel Amberpōn an der Westküste des Geelvink-Busens. Als BOYSEN in Begleitung einiger Matrosen an Land gegangen war, um nach Lebensmitteln auszusehen, sah er sich durch die feindliche Haltung der Eingeborenen zur Umkehr gezwungen. Sie suchten ihn an der Weiterfahrt zu hindern und schritten, als dieses nicht gelang, zur Verfolgung. Die Schiffbrüchigen wurden von Pfeilen überschüttet, denen der Steuermann und alsbald auch der Kapitän zum Opfer fiel. Vier Mann sprangen aus Verzweiflung ins Meer, um von ihren Leiden erlöst zu werden. Zwei von ihnen wurden noch von den Papuanen aufgefischt und mit den 4 im Boote verbliebenen an Land gebracht. Von diesen 6 starben noch zwei, so dass nur 3 Matrosen und der Schiffsjunge, welch letzterer nach Wandamèn gebracht wurde, übrig blieben.

Als der Kapitän D. MOLLET kurz darauf mit dem Schoner „Ternate" vor Wandamèn eintraf, wurde ihm der Schiffsjunge angeboten, doch sah er von dem Kauf ab, da ihm der Loskaufspreis zu hoch erschien. Als er darauf in der Doré-Bai erschien, erzählte er den Missionaren J. G. GEISSLER und C. W. OTTOW von dem Schicksal der Mannschaft. Nachdem diese mit möglichster Beschleunigung eine Prau seeklar gemacht hatten, begab GEISSLER sich am 20. März nach Wariap, wo es ihm gelang einen der Matrosen, der in Warmafu auf Amberpōn gefangen gehalten wurde, ausgeliefert zu erhalten. Ebenso glückte es ihm die beiden anderen in Wendèsi ausfindig zu machen und zu befreien. Da niemand es wagte ihn nach Wandamèn zu begleiten, so musste er ohne den Schiffsjungen nach Doré zurückkehren.

Der inzwischen in Ternate wieder eingetroffene MOLLET hatte an zuständiger Stelle

1) W. CHIMMO. Voyage of H. M. S. V. „Torch" from Sydney to the Gulf of Carpentaria. Nautical Magazine. XXVI. 1857, p. 169—172, 234—240, 311—320, 361—368, 433—439, 473—479.

W. CHIMMO. Account of the Search for the North Australian Exploring Expedition under Mr. A. C. GREGORY. Proceed. R. Geogr. Soc. I. London 1855—57, p. 255—263.

2) W. CHIMMO. Carpentaria to Batavia, Kupang, Sourabaya. Nautical Magazine. XXIX. 1860, p. 11—15.

3) De toekomst van Nieuw-Guinea en zijne beschavers. Eene mededeeling uit Batavia. Bijblad tot de Vereeniging: Christelijke Stemmen. VII. Amsterdam 1861, p. 365—366, s. auch l. c. VI. 1859, p. 169.

A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. II. Batavia 1864, p. 107—111.

E. BALTIN. Morgenröte auf Neu-Guinea. Kaiserswerth [1878], p. 60—64.

über den Vorfall Bericht erstattet, worauf der Resident J. H. TOBIAS sich am 8. Juni auf dem vom Kapt. Leutn. A. D. S. CLARKSON befehligten Dampfer „Etna" einschiffte. Als er am 12. in der Doré-Bai anlangte, fand er die 3 Matrosen auf Mánsinam vor. Am 15. dampfte das Schiff nach der Insel Rōn weiter, um noch einen letzten Versuch zur Rettung des Schiffsjungen zu machen. Trotzdem man bei der Insel Manakessi [sic!] die Nachricht von seinem Tode erhielt, wurde in die Wandamèn-Bai eingelaufen und vor dem Flüsschen Mendamui vor Anker gegangen. MOLLET begab sich darauf mit tidorischen Häuptlingen nach einigen der im Süden davon gelegenen Ortschaften und kehrte am 17. mit der Bestätigung des Berichtes zurück. Nach einem Besuch der Insel Nufōr am 19. wurde nochmals in der Doré-Bai geankert. Am 22. lief der „Etna" wieder aus und traf am 28. auf der Reede von Ternate ein. Die drei Matrosen der „Posa" wurden darauf in ihre Heimat zurückbefördert.

W. J. Leegh 1857.

Vor dem Verlassen von Neu-Guinea war dem „Etna" nach die Erledigung eines anderen Auftrages beschieden gewesen. W. J. LEEGH, Kapitän der englischen Bark „Amigos", hatte in seinem Journal über einen Angriff von Papuanen auf sein Schiff berichtet, als er sich bei den Miospalu-Inseln (lies Mios Su) befand. In Doré war man über den Vorfall nicht unterrichtet. Als der „Etna" darauf vor Samaté an der Nordostspitze von Salawati erschien, um hier Erkundigungen einzuziehen, begaben sich sämtliche Eingeborenen auf die Flucht, so dass dieser Teil der Fahrt ergebnislos verlief [1]).

Kapt. **Thierry** 1857.

Das am 25. November 1854 von Brest abgesegelte und unter dem Befehl von THIERRY stehende Kriegsschiff „Nisus" war im folgenden Jahre nach Sydney und von dort nach Hongkong abgegangen. Als es Anfang 1857 auf der Rückreise in Mauritius eintraf, fand es den Befehl vor nochmals nach China abzugehen. Am 1. Juli 1857 konnte Hongkong endgültig und zwar in Begleitung des „Constantine" verlassen werden. Die Fahrt ging diesmal an den Philippinen vorbei. Am 15. Juli wurde das Helen-Riff passirt, worauf die Schiffe nach den Ajau-Inseln gelangten und hier die Budd-Insel wieder auffanden. Das bereits von J. DUMONT D'URVILLE als Ile Isolée bezeichnete Eiland erhielt den Namen D'Urville-Insel und wurde die Lage zu 0° 24′ 30″ N., 128° 23′ 45″ E. Paris bestimmt [2]). Nachdem am 3. August die Insel Ai erreicht worden war, ging es in südlicher Richtung weiter durch die Gilolo-Passage. Die Ankunft in Brest erfolgte am 10. Oktober 1858 [3]).

1) Zakelijk Verslag van de verrichtingen der Nederlandsche Marine in Oost-Indië gedurende het jaar 1857. Verhandelingen en berigten betr. het Zeewezen. XX. 2de afd. Amsterdam 1860, p. 121—122. Koloniaal Verslag over 1857, p. 57.

2) Als sehr wünschenswert muss es bezeichnet werden die Lage dieser Insel endlich einmal genau festzustellen, da die Bestimmungen weit auseinander gehen, wie die folgende Übersicht zeigt:

J. DUMONT D'URVILLE	0° 30′ 27″ N., 130° 41′ 21″ E.
G. C. BUDD	0° 25′ N., 130° 44′ E.
THIERRY	0° 24′ 30″ N., 130° 43′ 59″ E.

Die englische Seekarte (Eastern Archipelago—Eastern Portion. Part 2. London 1889) gibt an 0° 26′ N., 130° 50′ E. und die niederländische (Moluksche Archipel. Noordblad. N°. 145. 's Gravenhage 1902) 0° 26′ N., 130° 48′ E.

3) Sur la campagne du *Nisus* dans les mers de l'Inde et de la Chine en 1855, 1856, 1857 et 1858. Annales hydrographiques. XVI. Paris 1859, p. 113.

Kapt. **Devlin** 1857.

Die einzige Nachricht, welche über die Fahrt des Schiffes „Oberon", Kapt. DEVLIN, nach Neu-Pommern erhalten geblieben zu sein scheint, ist dem Umstande zu danken, dass er von dort einen Kasuar mitbrachte [1]).

F. R. Toewater 1858

Gegen Ende des Jahres 1856 hatte ein Eingeborener aus der Sekār-Bai im Mac Cluer-Golf, namens KUPANG, in dem zu Wahai gehörenden Gebiete an der Nordküste von Ceram Räubereien verübt und sich auch des Sklavenhandels schuldig gemacht. Auf Veranlassung des Stationsvorstehers in Wahai tat der Radja von Misol Schritte, um das Geraubte zurück zu erlangen. Als er jedoch in Begleitung der Radjas von Waigama, von Ati-Ati und von Patipi in der Sekār-Bai erschien, wurde er von KUPANG und den Bewohnern von Wartuwār und Ugār angegriffen, mit dem Erfolge, dass zwei Prauen genommen wurden und ausser zahlreichen Verwundungen auch ein Todesfall zu beklagen war.

Nunmehr schritt die Indische Regierung ein und übertrug die Züchtigung dem unter dem Kommando des Leutn. z. See F. R. TOEWATER stehenden Kriegsschiff „Phoenix" [2]). Als Hülfstruppe stellte der Sultan von Tidore 226 seiner Untertanen, die vom Prinzen SAFIUDIN geführt, auf 6 Kora-Koras verteilt wurden. Nachdem der „Phoenix" am 16. April von Ternate mit der Kora-Koraflottille im Schlepptau abgedampft war, legte er am 21. zunächst bei Lilinta an der Südostecke von Misol an. Hier erfuhren die Streitkräfte eine Verstärkung durch 3 Kora-Koras von Lilinta, 1 von Waigama und ferner durch 16 Prauen. Als der „Phoenix" am 23. vor Ati-Ati, in der Nähe des Südeinganges des Mac Cluer-Golfs erschien, begaben die Radjas von Ati-Ati, Rumbati und Patipi sich an Bord. Von dem Kapitän der vor Patipi liegenden Bark „Vriendschap" [3]), einem Araber, Schech AMBARAK DJABRAHIM, erfuhr TOEWATER, dass die Ortschaften Sisir, Kapituār und Wartuwār, sämtlich an der Südseite des Golfs gelegen, es gewesen waren, die an den Feindseligkeiten teilgenommen hatten. Der Radja von Rumbati sollte sogar mit KUPANG unter einer Decke gesteckt haben. Auf Grund dieser Mitteilungen erhielten die drei zuletzt genannten Radjas am 24. den Befehl, ihre Fahrzeuge nach der Sekār-Bai zu senden, um die Gefangennahme KUPANGS zu bewirken, während sie selbst als Geisseln zurückbehalten wurden. Als der „Phoenix" am folgenden Tage in die Sekār-Bai einlief, konnte aus dem Gewehrfeuer entnommen werden, dass die Ausführung des Auftrages auf Schwierigkeiten gestossen war. Behufs Unterstützung der Angreifer begaben sich die Streitkräfte aus Misol unter der Führung des Leutn. z. See A. F. R. VAN HAERSOLTE VAN DEN DOORN nach Sisir, während die Leutnants z. See. N. A. HOLMBERG DE BEEKFELDT und H. DYSERINCK sowie der Prinz SAFIUDIN mit der tidorischen Kora-Kora-flotille nach Kapituār und Wartuwār ruderten. Das von der Bevölkerung verlassene Sisir wurde der Zerstörung preisgegeben und einem gleichen Loose fiel Kapituār anheim. Dagegen gelang es der Untiefen wegen nicht das am Wartuwār liegende Wartuwār [Wertuwār] zu erreichen. Ebensowenig glückte es KUPANG in die Hände zu bekommen. Auf die Drohung

1) GEORGE BENNETT. A new species of Cassowary. The Athenaeum. London 1857, p. 1551—1552.

2) P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA. Reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea. 's Gravenhage 1879, p. 46, 383, 384, 453. A. HAGA. Nederlandsch Nieuw-Guinea. II. Batavia 1884, p. 113—117.

3) Sie war Eigentum der Firma M. D. RENNESSE VAN DUIVENBODE in Ternate.

den Radja von Rumbati als Gefangenen mit nach Ternate zu nehmen, falls nicht die Auslieferung erfolge, erbot sich sein Sohn KALIJA AKAT die Gefangennahme KUPANGS zu bewirken. Nachdem aber das Versprechen nicht eingelöst worden war, wurde die Heimfahrt über Misol angetreten, worauf Ternate am 2. Mai erreicht wurde. Der Radja von Rumbati erhielt seine Freiheit erst wieder, als er den Schwur getan hatte, KUPANG auszuliefern. Der letztgenannte wurde wirklich im Jahre 1859 gefangen genommen und dem Reichsrat von Tidore zur Aburteilung übergeben.

Alfred Russel Wallace 1858.

Während eines fast 8 Jahre umspannenden Zeitraumes ist es A. R. WALLACE beschieden gewesen, ausserordentlich reichhaltige zoologische Sammlungen im Indischen Archipel zu machen. Erst während der letzten Hälfte seines Aufenthaltes liess es sich ermöglichen, auch Neu-Guinea in den Kreis seiner Forschungen einzubeziehen [1]). Von grossen Erwartungen erfüllt, verliess er Ternate am 25. März 1858 an Bord des der Firma M. D. RENNESSE VAN DUIVENBODE gehörenden Schoners „Esther Helena". Drei Tage später wurde zunächst bei Gané [2]), dem bekannten, an der Westküste der Südhalbinsel von Halmahera liegenden Hafenort, gelandet, um die Wasser- und Lebensmittelvorräte zu ergänzen. Auf der Weiterfahrt wurde das Schiff in der Gaman-Strasse aufgehalten, so dass es erst am 10. April bei der Insel Mánsinam in der Doré-Bai ankern konnte. Von den beiden hier hausenden Missionaren GEISSLER und OTTOW wurde WALLACE aufs beste empfangen. Er liess sich trotzdem an dem nämlichen Tage nach dem gegenüberliegenden Festlande hinüberrudern, um nach einem für den Bau einer Hütte geeigneten Platz Umschau zu halten. Ein solcher wurde an einem Bache in der unmittelbaren Nähe des Dorfes Kwawi gefunden, wo innerhalb dreier Tage die einfache Behausung hergestellt werden konnte.

Da die Ankunft gegen Ende des Westmonsuns erfolgte, so waren die an sich schon mangelhaften Pfade der Eingeborenen so durchweicht und schlüpfrig, dass WALLACE seine Ausflüge zunächst auf die allernächste Umgebung beschränken musste. Während der ersten 10 Tage stellte sich an jedem Nachmittage Regen ein, der alsdann während der ganzen Nacht anhielt. Erst gegen Mai fing die Witterung an ein freundlicheres Gesicht zu zeigen, aber gerade um diese Zeit zog er sich eine Fusswunde zu, die alsbald in ein Geschwür ausartete, welches ihn während einer Dauer von 4 Wochen ans Haus fesseln sollte. Zwei seiner Diener, die übrigens auch viel kränkelten, wurden nach der an der Nordküste der Nordwesthalbinsel liegenden Landschaft Amberbaken gesandt, um Paradiesvögel zu kaufen und andere Vögel zu schiessen. Sie kehrten nach Ablauf weniger Wochen mit sehr geringen Erfolgen zurück. Auch die Ausbeute in der Landschaft Doré sollte sich als eine verhältnismässig sehr bescheidene erweisen und nur der Insektenfang hatte einigermassen befriedigende Resultate geliefert.

---

1) A. R. WALLACE. Notes on a Voyage to New Guinea. Journ. R. Geogr. Soc. XXX. London 1860, p. 172—177., auch Proceedings R. Geogr. Soc. II. 1859, p. 358—362. — Narrative of a Search after Birds of Paradise, and some rare and new Birds from New Guinea. Procced. Zoolog. Soc. London 1862, p. 153—161, 164—166. — The Malay Archipelago. II. London 1869, p. 180—200. — Insulinde. Vertaald door P. J. VETH. II. Amsterdam 1871, p. 332—366. — A. R. WALLACE. My Life. A record of events and opinions. I. London, p. 363—364.

2) VETH versteht irrtümlicherweise darunter (l. c. pag. 359) die Insel Dowora, für die man dann und wann die Bezeichnung Gané findet. Das von WALLACE besuchte Gané wird auch Gané di dalam [Binnen-Gané], im Gegensatz zu dem an der Ostküste liegenden Gané di luwar [Aussen-Gané], genannt.

In die Zeit seines Aufenthaltes fiel auch die Ankunft der „Etna"-Expedition (15. Mai), deren Mitglieder die Tätigkeit von WALLACE nicht gerade mit Wohlwollen verfolgten [1]).

Am 22. Juli traf die „Esther Helena" von ihrer Fahrt nach den verschiedenen Inseln des Geelvink-Busen wieder in Doré ein, und am 29. verliess WALLACE mit ihr eine Stätte, der er keine Träne nachweinen sollte. „Am keinem Orte habe sich so zahlreiche Entbehrungen ausgestanden und soviel Verdruss gehabt. Nirgends hatte ich so anhaltende Regengüsse, fortwährende Krankheiten, Mangel an gesunder Nahrung und eine über jede Beschreibung gehende Ameisen- und Fliegenplage erlebt, wie gerade hier. Es gehörte denn auch die Begeisterung eines Naturforschers dazu, um sich über dieselben hinwegzusetzen. Diese Leiden waren um so unerträglicher, als meine Bemühungen nicht durch glänzende Erfolge entschädigt wurden".

Am 14. August traf WALLACE wieder in Ternate ein.

H. D. A. van der Goes 1858 („Etna"-Expedition) [2]).

Wie erinnerlich, war nach dem Auflassen des Fort Du Bus in der Triton-Bai im Jahre 1836 [3]) die Frage nach der Errichtung einer Niederlassung an einem anderen Punkte von Neu-Guinea in der Schwebe geblieben. Nachdem nun 1853 die Häfen in den Molukken dem allgemeinen Verkehr geöffnet worden waren, wurde auch nach Mitteln und Wegen umgesehen, um Neu-Guinea mehr als bisher dem Verkehr zugänglich zu machen [4]). Diese Angelegenheit wurde vom Gouverneur der Molukken, Jhr. C. F. GOLDMAN, in Erinnerung gebracht bei den mit dem Generalgouverneur A. J. DUYMAER VAN TWIST geführten Besprechungen, als dieser sich während der Zeit vom 2.—8. Oktober 1855 in Amboina aufhielt. GOLDMAN sprach die Ansicht aus, dass der Gründung einer Regierungsstation eine genaue Untersuchung an Ort und Stelle vorherzugehen habe, eine Meinung, die der Generalgouverneur teilte. Er wollte jedoch dieses Unternehmen aufschieben, bis andere dringendere Aufgaben in den Hintergrund getreten wären, um die Flüssigmachung der erforderlichen Geldmittel bewirken zu können. In diesem Sinne war auch dem Kolonialminister berichtet worden [5]). Die weiteren Verhandlungen führten

1) „Ohne uns ein Urteil darüber erlauben zu wollen, ob naturwissenschaftliche Forschungen den ausschliesslichen Anlass zu dem Besuch des Herrn RUSSEL WALLACE gegeben haben, glaubten wir doch seine Anwesenheit in Doré nicht mit Stillschweigen übergehen zu dürfen". (Nieuw-Guinea, ethnographisch en natuurkundig onderzocht en beschreven in 1858. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (2) V. 1862. p. 78).

2) Nieuw-Guinea, ethnographisch en natuurkundig onderzocht en beschreven in 1858 door eene Nederlandsch-Indische Commissie. Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde (2) V. Amsterdam 1862, XII & 233 pp. 26 Taf. nebst einem Atlas von 7 Karten.

G. ROIJER. Reis van Amboina naar de Z.W. en N. kust van Nieuw-Guinea, gedaan in 1858 met Z. M. Stoomschip Etna. Verhandel. en berigten betrekkelijk het Zeewezen. XXI. Amsterdam. 1ste afd. p. 341—404., XXII. 1862, p. 73—94.

C. B. H. VON ROSENBERG. Beschrijving van eene reis naar de zuidwest- en noordoost-kust van Nieuw-Guinea. Natuurk. Tijdschr. v. Ned. Ind. XIX. Batavia 1859, p. 399—422., XXII. 1860, p. 306—353., XXIV. 1862, p. 333—353.

[C. B.] H. VON ROSENBERG. Der Malayische Archipel. Land und Leute. Leipzig 1878, p. 413—479.

Auszüge lieferten: S. FRIEDMANN. Die Ostasiatische Inselwelt. Land und Leute von Niederländisch-Indien. II. Leipzig 1868, p. 221—252. — S. FRIEDMANN. Ueber die Zustände und Vorfälle in Niederländisch-Indien in den Jahren 1857 und 1858. Zeitschr. für Allgem. Erdkunde. N. F. III. Berlin 1862, p. 446. — JOHANNES MÜLLER. Die Humboldts-Bai und Cap Bonpland in Neu-Guinea. Berlin 1864.

3) Siehe oben p. 35.

4) Verslag van het beheer en den staat der kolonien over 1857 [Koloniaal Verslag]. Verslag van de Handelingen der Staten-Generaal. Zitting van 19 September 1859—6 Sept. 1860. Bijblad bij de Nederlandsche Staats-Courant 1860, p. 456.

5) [P. BLEEKER]. De Hervorming der Molukken. Tijdschr. voor Nederl. Indië. 1863. II, p. 168., siehe auch P. BLEEKER. Reis door de Minahassa en den Molukschen Archipel. I. Batavia 1856, p. 286—288.

endlich zu dem Beschluss Neu-Guinea „te doen onderzoeken door wetenschappelijk gevormde en daartoe bijzonder geschikte personen, bijgestaan door eene eenigzins indrukwekkende magt, en toegerust met al die benoodigheden, welke ter welslaging van eenen exploratietogt als dezen onontbeerlijk zijn".

Am 8. Dezember 1857 ernannte der Generalgouverneur CH. F. PAHUD eine Kommission, die diese Untersuchung auszuführen berufen war. Die Namen der Mitglieder lauteten: Resident H. A. VAN DER GOES, Leutn. z. See G. ROIJER, Hauptmann der Infanterie F. G. BECKMAN und Dr. H. CROOCKEWIT Hzn. Als Schriftführer war ihr der Bureaubeamte A. B. PIETERSZ und als Zeichner der Adjutant-Unteroffizier [1]) C. B. H. VON ROSENBERG zugeteilt worden. Ferner stand zu ihrer Verfügung eine Abteilung von 50 eingeborenen Soldaten unter dem Befehl des Leutnants TISSOT VAN PATOT und 40 ambonesische Kulis. Endlich erschien zur Mitfahrt der von 1850 her bekannte Prinz AMIR von Tidore mit seinem aus dem Prinzen MOHAMET, dem tidorischen Leutnant HUSSIN und dem Schreiber ALI bestehenden Gefolge.

Der der Kommission erteilte Auftrag lautete dahin, Erkundigungen über die politischen Verhältnisse, die Sprache, Sitten und Gebräuche der Bewohner einzuziehen. Ferner wurde eine Untersuchung der Produkte des Pflanzen-, Tier- und Mineralreiches auf ihre Nützlichkeit verlangt und endlich besonders die Aufmerksamkeit auf diejenigen Punkte gelenkt, welche in strategischer, politischer und sanitärer Hinsicht für eine Niederlassung in Betracht kommen könnten.

Die Mitglieder befanden sich zur Zeit ihrer Ernennung in verschiedenen Teilen des Archipels zerstreut und waren, ohne dass sie sich auf die ihnen gestellte Aufgabe hätten vorbereiten können, gezwungen sich Hals über Kopf nach Amboina zu begeben, wohin auch der unter dem Befehl von G. ROIJER stehende Kriegsdampfer „Etna" gesandt worden war. Als die Kommission beisammen war, stellte sich heraus, dass nennenswerte Vorbereitungen überhaupt nicht getroffen waren. Die vom Generalsekretariat in Buitenzorg zugesagten Schriftstücke wurden nicht eingeliefert. Der dem Gouverneur der Molukken erteilte Auftrag, der Kommission alle erdenklichen Auskünfte zu erteilen, konnte nicht erfüllt werden, weil sich in dem Archiv zu Amboina buchstäblich nichts vorfand, das für den gedachten Zweck von Nutzen gewesen wäre. An Bord des „Etna" waren ebensowenig die Journale früherer Reisen oder gar Karten von Neu-Guinea zu finden. Schliesslich glückte es von privater Seite wenigstens einige Berichte und Werke über die 1828 und 1850 unternommenen Fahrten zu erhalten. Ein weiteres Hindernis für die erfolgreiche Durchführung der gestellten Aufgabe war der Mangel an Lotsen, die weder auf Ternate, noch auf Amboina zu beschaffen waren. Gar bald sollte sich herausstellen, dass der „Etna" viel zu klein war, um die ihm zugedachten Menschenmengen aufzunehmen, weshalb noch die Bark „Ati Atul Bari" gechartert wurde. Eine weitere Verzögerung wurde noch dadurch herbeigeführt, dass die Magazine in Amboina nicht über die für die Verproviantirung erforderlichen Vorräte verfügten.

Als erste verliess die Bark am 16. März 1858 die Reede von Amboina, um am 20. an der Nordspitze der Insel Adi, dem verabredeten Stelldichein, einzutreffen. Gleich nach der Ankunft konnten freundliche Beziehungen mit den Eingeborenen angeknüpft werden. Von

---

1) Es ist dies die im Range über dem Feldwebel stehende Charge eines Subalternoffiziers. ROSENBERG hat sich selbst wiederholt als Mitglied der Kommission bezeichnet, was aber durchaus nicht der Fall war.

den beiden vorgefundenen Dörfern Manganitu und Towasi lag das letztgenannte mehr östlich und war zugleich Sitz des Radjas. Die Gesamtzahl der Bewohner der ganzen Insel wurde auf noch nicht einmal 200 Seelen geschätzt.

Der vier Tage später ausgelaufene „Etna" langte am 24. an, worauf beide Schiffe am nächsten Tage die Fahrt in nördlicher Richtung, durch die Wardenburg-Inseln [1]), nach der Kamrau-Bucht fortsetzten. Nachmittags wurde in 3° 48′ S., 133° 28′ E. unweit der Mündung des Karufa [Tenggiri] geankert. Auf diesem Fluss, der eine morastige Ebene, die sich im Westen an die Erhebungen der Halbinsel Kumawa anschliesst, durchströmt, wurde am 28. eine Fahrt in 3 Booten stromaufwärts unternommen. An der Mündung besass er eine Breite von 800 m. [2]), die landeinwärts auf 1200 m. stieg, um bald wieder abzunehmen und dann eine ziemlich gleichmässige Breite von 500 m. beizubehalten. Im Unterlaufe besteht das Land zu beiden Seiten aus einem morastigen Dickicht von Rhizophoren. Zuerst wurde nach der Stätte der 1853 eingeäscherten Dörfer [3]), die nicht wieder aufgebaut worden waren, gerudert. Dagegen traf man nach vierstündiger Fahrt das aus Hütten bestehende Dorf Kum-Kum an, das aber verlassen gefunden wurde. Weiter stromaufwärts stellten sich ab und zu Sandsteinfelsen ein, zugleich nahm auch die Breite des Flusses allmählich ab. Nach neunstündiger Fahrt trat ein plötzlicher Wechsel der Szenerie ein, indem die zu beiden Seiten sich erhebenden Felsen steil abstürzten und dabei eine Höhe von 150 Fuss erreichten. Nach weiteren 3 Stunden Ruderns bereiteten die zahllosen Sandsteinblöcke dem Weiterkommen ein Ende. Nachdem in den Booten übernachtet worden war, wurde am 29. an Bord zurückgekehrt.

Am 30. segelte die Bark nach der nordöstlich vom Ankerplatz gelegenen Kaimani-Bucht ab, wohin der „Etna" am nächsten Tage folgte, um ebenfalls in der Nähe des Dorfes Kaimani vor Anker zu gehen. Bei der Landung traf man in den 7 elenden Hütten nur einen Greis, 2 Frauen and 3 Kinder an, der Rest der Bewohner hatte sich wegen eines Krieges mit den Bewohnern von Kamrau [4]) ins Gebirge geflüchtet. Die Leute kehrten jedoch am 2. April wieder zurück. Am 3. wurde eine Bootfahrt nach der östlich von der Kaimani-Bucht liegenden und durch einen Kalksteinrücken von ihr getrennten Bitjaru-Bucht (3° 50′ S., 133° 56′ E.) unternommen. Es ist dies die von JOHANNES KEYTS 1678 entdeckte Quaelbergh-Bucht [5]) und nicht, wie die Kommission in gänzlicher Verkennung der tatsächlichen Verhältnisse angenommen hatte, die Speelman-Bai. Es war P. A. LEUPE ein Leichtes diesen Irrtum richtig zu stellen [6]). Fast allseitig wird diese Bucht von Kalksteinfelsen umsäumt, so dass nur an vereinzelten Stellen flache, sandige Strandgebiete von etwa 100 m. Breite gefunden wurden. Im Hintergrunde gewahrte man den hochaufragenden Gĕnofo [Gnowo]. Nachdem noch an einer Stelle des Ostufers, Mamai genannt, wo ein ziemlich grosser Haus vorgefunden wurde, gelandet worden war, kehrte man nach den Schiffen zurück.

Am 5. April wurde aufs neue eine Bootfahrt angetreten, die diesmal der in nördlicher

---

1) Siehe die Karte B des Atlas zu Nieuw-Guinea .... in 1858. Die Mehrzahl der Namen dieser Gruppe ist dort unrichtig geschrieben.

2) Siehe hierzu die Karte C des Atlas.

3) Siehe oben pag. 84.

4) Arguni nach der Angabe von G. ROIJER (l. c. pag. 375).

5) Nova Guinea. I. p. 119.

6) De Speelmansbaai van KEIJTS (1678) en de Speelmansbaai van de Nederlandsche Indische Commissie (1858) gelegen op de ZW.kust van Nieuw-Guinea. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (3) VI. 1870, p. 128., siehe auch l. c. (3) X. 1875, p. 77.

Richtung tief ins Land einschneidenden, aber bisher unbekannten Arguni-Bucht galt. Zunächst wurden die 3 kleinen aus Sandstein bestehenden Sirote-Inseln, die im nördlichen Ausläufer der Kamrau-Bucht liegen, besucht. An der Ostseite der grössten fand man den Schoner „Jupiter" aus Makassar liegen, der hier mit dem Einladen von wilden Muskatnüssen, Perlen, Tripang, Massoi und Schildpatt beschäftigt war. Der Kapitän, namens VOLL, war vor zwei Jahren zu dem nämlichen Zweck hier gewesen. In nördlicher Richtung weiterfahrend, gelangten die Boote, nachdem der 400 m. breite Eingang in die Arguni-Bucht durchfahren worden war, in ein seeartiges Becken, dessen Westufer morastig und niedrig war, dessen Ostufer dagegen aus steil abstürzenden Kalksteinfelsen bestand. Nach dem Übernachten erfolgte mit Anbruch des nächsten Tages die Weiterfahrt. Bald darauf erweiterte die Bucht sich zu einem zweiten Becken, von dem aus der kegelförmig erscheinende und auf 5000 rh. Fuss Höhe geschätzte

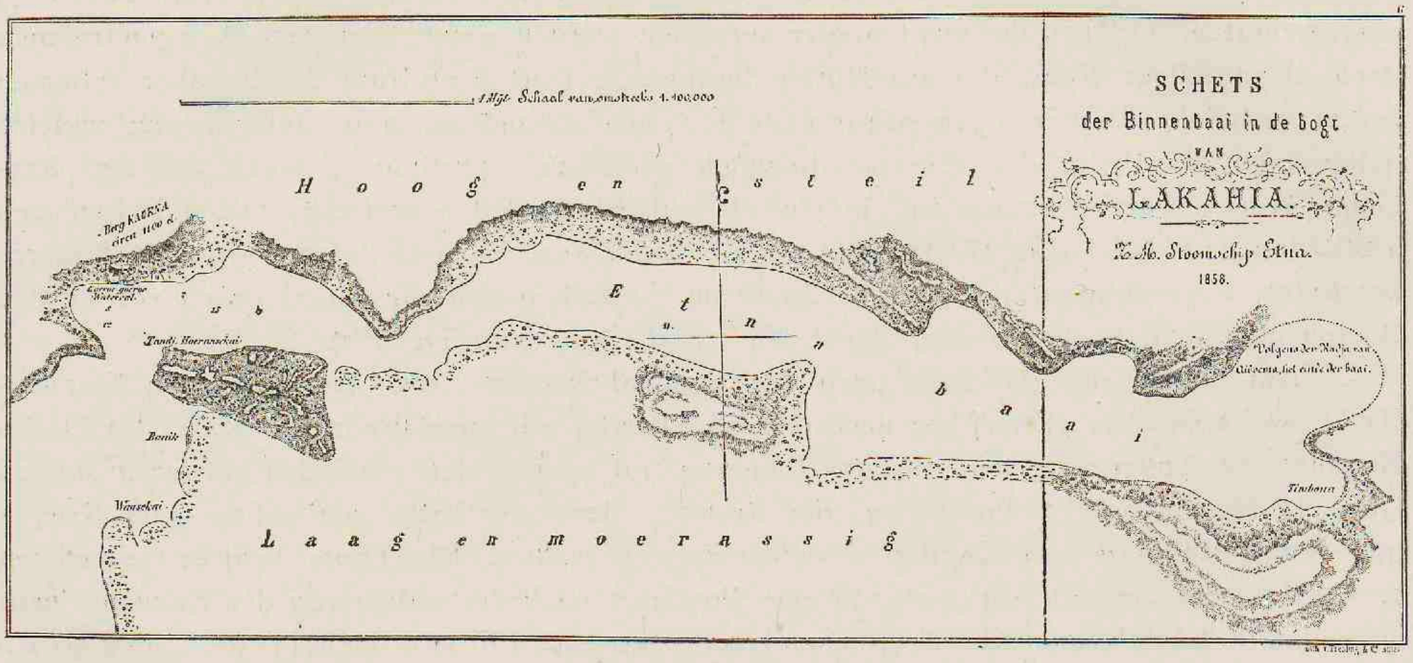


Fig. 11.

Gĕnofo im Nordosten gewahrt wurde [1]) Weiterrudernd verengerte die Arguni-Bai sich aufs neue, worauf man in ein drittes Becken gelangte, an deren Ende sich ein viertes auftat. Nachdem auch dieses durchfahren worden war, wurde an seinem Ende noch die Durchfahrt zu einem fünften bemerkt. Da die Lebensmittel nahezu aufgezehrt waren, musste die Rückfahrt angetreten werden, womit zugleich die Frage, ob eine Verbindung zwischen dem Mac Cluer-Golf oder gar dem Geelvink-Busen vorhanden sei, unbeantwortet gelassen werden mussten [2]).

Nach Rückkehr an Bord der Schiffe, am 8. April, wurden die Aufnahmen an der

1) Als der Berg später im Osten lag, nahm er, wie aus der Bitjaru-Bai gesehen, wieder eine tafelförmige Gestalt an. Als er abends im Süden liegend beobachtet wurde, hatte er aufs neue die Kegelform angenommen, woraus sich ergibt, dass man es mit einem NE—SW. streichenden Rücken zu tun hat.

2) Erst neuerdings ist durch J. W. VAN HILLE festgestellt worden, dass keine dieser, auch später noch gemutmassten Verbindungen existirt (Reizen in West-Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Gen. (2) XXII. 1905, p. 296. — Schetskaarten van Nederlandsch Oost-Indië. 's Gravenhage 1906. N. 56. f. Argoeni-baai). Auch H. HIRSCHI hat dieses Gebiet näher untersucht (Reisen in Nordwest-Neu-Guinea. Jahresbericht der Geogr.-Ethnogr. Gesellschaft. Zürich 1907—1908, p. 101).

Kaimani-Bucht fortgesetzt und nach ihrer Beendigung, am 12. morgens weitergedampft. Mittags befanden die Schiffe sich vor dem Eingang zur Triton-Bai, durchfuhren darauf die Iris-Strasse und gingen am Nachmittage bei der kleinen Insel Lakahia vor Anker. H. CROOCKEWIT beschäftigte sich während der nächsten Tage mit der Untersuchung der auf diesem Eiland ausgehenden Flöze, die aber zu einem unbefriedigenden Ergebnis führten, da die Kohlen sich als wenig brauchbar erwiesen [1]). Die Offiziere benutzten den Aufenthalt dazu die Lakahia-Bucht aufzunehmen. Eine am 18. unternommene Bootfahrt führte zu der Entdeckung einer tief in das Land eindringenden Bucht, die den Namen Etna-Bai erhielt (Fig. 11). Sie wurde von den Eingeborenen Kiruru genannt [2]). Ihr Eingang befand sich $2^1/_2$ Meilen in nordöstlicher Richtung vom Ankerplatz entfernt zwischen zwei steil emporragenden, etwa 600 m. hohen Bergen. Kaum war der westliche Eckpfeiler [3]) umschifft worden, als sich den Blicken ein mächtiger, über die Kalkfelsen herabstürzender Wasserfall zeigte. Hier nahm die Bucht eine westöstliche Richtung an, und ihr Ende konnte erst am 19. bei dem Dorfe Timbona erreicht werden [4]). Am 20. erfolgte die Rückkehr an Bord der Schiffe.

Die am 23. ausgeführte Untersuchung des östlichen Teiles der Lakahia-Bucht ergab, dass ihre Uferlandschaft ein niedriges, von Mangrovegebüsch bedecktes Gebiet ist, das von vielen mit Brackwasser erfüllten Kanälen durchzogen wird. Dem an dem einzigen tieferen Einschnitt, der Tarera-Bai, liegenden Dorfe Basaruaka wurde ein Besuch abgestattet.

Bereits am 24. verliess die Bark den Ankerplatz, um nach der Doré-Bai zu segeln, während der „Etna" erst am 28. folgte. Als er am 30. durch die Sagewin-Strasse gedampft war, holte er den „Ati Atul Bari" ein, der sich vergebens bemühte gegen Wind und Strom anzukämpfen. Hierauf ins Schlepptau genommen, musste die Bark nach dem Erreichen des Kaps der Guten Hoffnung wieder ihrem Schicksal werden, da der Kohlenvorrat auf die Neige ging. Am 3. Mai traf die „Etna" in der Doré-Bai ein, während das Einlaufen des „Ati Atul Bari" sich bis zum 14. verzögerte.

Gross war die Enttäuschung, als man nach der Ankunft von den Missionaren vernahm, dass die mit Kohlen und Mundvorräten beladene Bark „Ydroessi", die bereits am 21. Februar eingetroffen war, des langen Harrens müde, die Reede am 16. April wieder verlassen hatte, um sich nach Amboina zurückzubegeben. Nicht allein, dass hiermit der Gedanke an eine Fortsetzung des Unternehmens fallen gelassen werden musste, geriet man bei dem Mangel an Feurungsmaterial in Sorge Amboina überhaupt wieder erreichen zu können. Während des unfreiwilligen Aufenthaltes mussten die Mannschaften der Schiffe sowie die Kulis unausgesetzt dazu angehalten werden Holz zu fällen. Wenige Tage vor dem Antritt der bereits festgesetzten Rückfahrt, traf am 6. Juni der von Amboina aus sofort wieder nach der Doré-Bai entsandte „Ydroessi" aufs neue ein. Der von diesem Schiffe mitgebrachte Proviant reichte jedoch nur für die Dauer von 5—6 Wochen, so dass die Expedition gezwungen wurde ihr Programm wesentlich zu beschränken. Dementsprechend wurde der Beschluss gefasst, den Rest der zur

1) Nieuw-Guinea, ethnographisch en natuurkundig onderzocht. l. c. pag. 134—138.

2) Als einheimische Namen findet man auch die Bezeichnungen Baik- oder Timbona-Bucht. Eingehender vermessen wurde die Etna-Bucht im Jahre 1905 vom Leutn. z. See J. J. DE VRIES, dessen Karte (Schetskaarten van Nederlandsch Oost-Indië, N°. 53a. 's Gravenhage. 1905. Dep. v. Marine), in dem Werke De Zuidwest Nieuw-Guinea-Expeditie. 1904/5. Leiden 1908, Karte N°. III zum Wiederabdruck gelangte.

3) Das Kap Itéwi, dem das Kap Bawia gegenüberliegt.

4) Das Kärtchen (Fig. 11) stellt eine verkleinerte Reproduktion der Karte R des Atlas dar.

Verfügung stehenden Zeit auf die ohne Frage wichtigere Untersuchung der Humboldt-Bai zu verwenden, dagegen von derjenigen des Geelvink-Busen abzusehen.

Nachdem die Schiffe ihre Weiterfahrt am 17. Juni angetreten hatten, währte es bis zum 23., ehe infolge ungünstiger Witterung das Ziel erreicht werden konnte. Unmittelbar nachdem unter 2° 33′ 20″ S., 140° 50′ 54″ E., etwa 2 km. vom Lande entfernt, geankert worden war, stellten sich zahlreiche Kanus ein, deren Insassen sich durch zudringliches und auch diebisches Betragen auszeichneten. Da keine Dolmetscher zu bekommen waren, so war es auch unmöglich sich mit den Eingeborenen zu verständigen. Auch die sonstigen Gewährsmänner sollten sich als durchaus unzuverlässig erweisen. Beispielsweise ist der angebliche einheimische Name für die Humboldt-Bai Telok Lintju an Ort und Stelle unbekannt [1]).

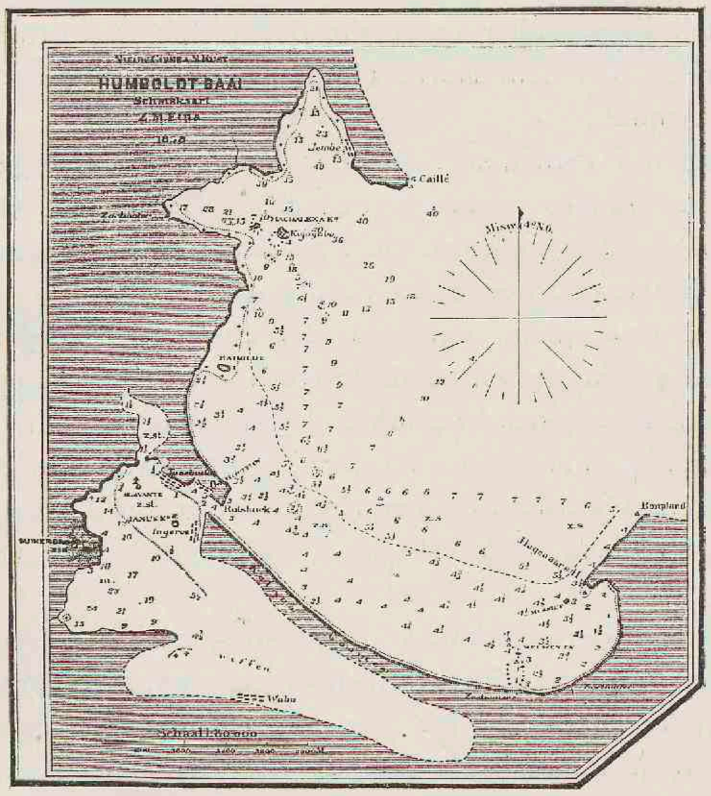


Fig. 12.

Als die Mitglieder der Expedition sich am 24. zum erstenmale aufmachten, das Land näher kennen zu lernen, wandten sich ihre Boote zunächst nach dem vermeintlichen Fluss, aus dem die Kanus stets zum Vorschein kamen. Wie gross war ihre Überraschung, als sie beim Näherkommen bemerkten, dass die scheinbare Mündung in Wirklichkeit die Zugangspforte zu einer zweiten Bucht darstellte. An ihrer Nordseite wurden in geringer Entfernung von einander die beiden Pfahldörfer Ungrauw [2]) und Tobadi angetroffen, an ihrer Nordostseite das Dorf Tudus [3]) und endlich an dem Südufer das Dorf Wawah [4]), welches am 26. besucht wurde. Am 29. wurde von dieser Binnenbai aus ein Ausflug landeinwärts unternommen, indem von dem nördlichen Teile des Westufers aus ein grasbedeckter Hügel bestiegen wurde [5]). Nach dem Erreichen des Gipfels wurde weiter marschirt, worauf schliesslich in der Ferne „das Ende einer weiten Bucht", in der ein Dorf lag, bemerkt wurde. Diese vermeintliche Bucht war jedoch nichts anderes, als der erst viele Jahre später entdeckte Sentani-See.

Die Offiziere benutzten den Aufenthalt zu einer möglichst genauen Vermessung [6]). Den

1) Für eine so grosse und weite Bucht gibt es keinen eigenen Namen. Heutzutage sagen die Eingeborenen Umolt-Bai, was eine Verstümmelung des Wortes Humboldt-Bai ist. Auch mit dem Namen Saprop Mani für das Kap Bonpland war man irregeführt worden. Saprop Mani gehört der nuforschen Sprache an und bedeutet Erdöl.

2) Der Name lautet in Wirklichkeit Ingráu.

3) Dieses Dorf heisst Ingrâs.

4) Sein Name ist Waba oder Nafrí.

5) Es ist dies der Dei Mâge.

6) Karte DD des Atlas zu Nieuw-Guinea, ethnographisch en natuurkundig onderzocht en beschreven in 1858. Die obenstehende Fig. 12, eine verkleinerte Wiedergabe derselben, ist entnommen den Plannen en Ankerplaatsen op Nieuw-Guinea. 's Gravenhage [1890]. Dep. van Marine, N°. 156.

in der inneren Bai [Jotĕfa-Bai] liegenden Inselchen Metu Débi und Intjemåg gab man die Namen Janus und Slavante. Auch die in der äusseren, eigentlichen Humboldt-Bai entdeckten Inseln erhielten eigene Namen, die indessen ebenfalls den einheimischen haben weichen müssen. Es entspricht das Meeuwen-Eiland den Pun-Inseln, das Muskiet-Eiland der Insel Sibir, das Mathilde-Eiland der Insel Misåte und die Magdalena-Eilande den Kajó-Inseln.

Der „Ati Atul Bari" segelte am 2. Juli wieder ab und kehrte auf direktem Wege am 21. nach Amboina zurück. Der „Etna", welcher die Humboldt-Bai am 4. verlassen hatte, dampfte zunächst nach der Doré-Bai, wo er vom 7. bis 9. liegen blieb, um Wasser einzunehmen [1]. Seine Ankunft auf der Reede von Amboina erfolgte am 13.

Bald nach Abschluss der Expedition, besonders aber nach dem Erscheinen des Reiseberichtes wurden sehr abfällige Urteile über dieses Unternehmen laut, die zum Teil aber weit über das Ziel hinausschossen, weil die Beurteiler die Schwierigkeiten, mit denen dasselbe zu kämpfen gehabt hatte, nicht genügend in Betracht zogen [2]. Am schwächsten gestalteten sich die Leistungen auf dem Gebiete der Naturwissenschaften. Der als Geologe fungirende H. CROOCKEWIT war von Beruf Chemiker und überdies ein notorischer Trunkenbold. Die Erinnerung an seine Tätigkeit auf Billiton im Jahre 1850 hätte schon Grund genug sein müssen, ihn von der Teilnahme an dieser Expedition auszuschliessen [3]. Die von ihm angelegte kleine Gesteinssammlung ist verschollen. VON ROSENBERG war nicht wissenschaftlich entwickelt genug, um unsere Kenntnis von Neu-Guinea wesentlich vermehren zu können. Er beschäftigte sich hauptsächlich mit dem Jagen von Vögeln, deren Bälge von ihm, im Austausch gegen Ordensauszeichnungen, an die Museen verschiedener deutscher Staaten, besonders von Darmstadt, abgegeben wurden [4]. So blieb es denn fast ausschliesslich dem Kommandanten und den Offizieren des „Etna" vorbehalten, durch einige sehr bemerkenswerte Entdeckungen sowie ausgezeichnete Aufnahmen, die Ehre des Unternehmens zu retten. Was endlich die Resultate auf politischem Gebiet anbetrifft, so nahm die Indische Regierung auf Grund der eingelaufenen Berichte endgültig davon Abstand, wieder eine Niederlassung auf Nieuw-Guinea zu gründen. Ferner fand sie Anlass die verderblichen Hongizüge zu untersagen oder wenigstens auf das geringste Mass einzuschränken. Dieser Entschluss fand seinen Ausdruck in dem mit dem Sultan von Tidore aufs neue geschlossenen Vertrage [5] sowie in einem Erlass, der sowohl dem Gouverneur der Molukken als dem Residenten von Ternate die Befugnis entzog derartige Raubfahrten zu gestatten [6], und das darf noch als der beste Erfolg dieses mit halben Mitteln zu halber Tat strebenden Unternehmens bezeichnet werden.

Kapt. **Uyttenhoven** 1858.

Am 18. Dezember 1857 lief die belgische Brigg „Constant", Kapt. UYTTENHOVEN, aus dem Hafen von Antwerpen aus, um zunächst nach Sydney zu segeln [7]. Nachdem sie

1) Auch der Missionar GEISSLER, der an einer schweren Beinwunde litt, wurde mitgenommen.
2) Siehe das Referat von J. DORNSEIFFEN in De Gids. Amsterdam 1863. III, p. 376—387.
3) CORN. DE GROOT. Herinneringen aan Blitong. 's Gravenhage 1887, p. 75 ff.
4) Die von BECKMAN und von ROSENBERG gesammelten Fische und Reptilien hat P. BLEEKER beschrieben (Natuurk. Tijdschr. Ned. Ind. XVI. 1858—59, p. 420—423., XXII 1860, p. 98—100. — Acta Soc. Sc. Indo-neerl. VI. Batavia 1858, p. 1—24).
5) Verslag van de Zitting der Staten-Generaal 1861—62. Bijlage LXVI.
6) Koloniaal Verslag over 1861, p. 20, 21, 62.
7) HENDRIK VAN BRAKEL. Treurig lot van eenige schipbreukelingen. De Tijdstroom. III. 3. Tiel 1860, p. 61—72.

hier gelöscht hatte, trat sie am 15. Juni 1858 die Weiterfahrt nach Manila an, auf der sie am 12. Juli zwischen 6—7° N. und etwa 154° E. scheiterte [1]). Die vier Boote konnten sofort zwar zu Wasser gelassen werden, doch gingen beim Kentern eines von ihnen die meisten Lebensmittel verloren. Am 17. Juli tauchte in SE. eine kleine Insel auf, die aber erst nach zweitägiger Arbeit erreicht werden konnte. Nach der Landung konnte am 20. etwas Wasser eingenommen werden. Von den Eingeborenen dieser Insel Truk [Hogolu], die zu den Truk-[Ruk-]Inseln gehört, verfolgt, gelang es zu entkommen und am 28. ein anderes Eiland zu erreichen, dessen Bewohner ebenfalls feindselige Gesinnung an den Tag legten. Unter entsetzlichen Hungerqualen — man hatte die tägliche Ration auf $^1/_4$ Schiffszwieback herabsetzen müssen — kamen am 27. August die Palau-Inseln in Sicht, nachdem tags zuvor die kleine Barkasse auf Nimmerwiedersehen dem Gesichtskreise entschwunden war. Aus Furcht wurde nicht gelandet, sondern man liess die Boote weiter treiben. Am 5. September war die Not so hoch gestiegen, dass ein in Sydney angeworbener Neger getötet und sein Fleisch in rohem Zustande verzehrt wurde. Am 8. September wurde ein Segel bemerkt, doch das Schiff setzte, ohne die Schiffbrüchigen zu beachten, seinen Kurs fort. Nachdem am 14. ein zweiter Neger dem Hunger zum Opfer gefallen war, kam am 18. die Küste von Neu-Guinea in Sicht, wo viele Fische gefangen, die ebenfalls in rohem Zustande vertilgt wurden. Als am 21. endlich gelandet werden konnte [2]), verabfolgten die Eingeborenen einige Lebensmittel im Austausch gegen Kleidungsstücke. Sie brachten die Schiffbrüchigen darauf nach der Doré-Bai, wo sie am 29. September bei den auf der Insel Manaswari hausenden Missionaren J. G. GEISSLER und C. W. OTTOW gastfreundliche Aufnahme fanden [3]). Er währte indessen bis zum Ablauf des Westmonsuns, ehe die 10 Leute [4]) die Weiterfahrt nach Ternate auf einer Prau antreten konnten. Am 11. April abgesegelt, währte es infolge widriger Winde bis zum 1. Juni ehe dieses Ziel erreicht wurde. Der Resident C. BOSSCHER trug für die weitere Verpflegung Sorge und veranlasste ihre Überbringung auf den am 13. nach Surabaja abgehenden Postdampfer. Am 21. Oktober traf UYTTENHOVEN mit dem Rest seiner Mannschaft wieder in Antwerpen ein.

Kapt. **Pennant** 1858.

Im Juli 1858 segelte der „St. Paul", Kapitän PENNANT, von China mit 327 Kulis ab, die nach Australien transportirt werden sollten. In der Nacht des 30. September scheiterte das Schiff auf einem Riff bei der Rossel-Insel [Rua oder Jela] im Louisiaden-Archipel. Mannschaft und Passagiere konnten sich zunächst nach dem Strande der Insel retten. Wenige Tage darauf entfernte der Kapitän sich in Begleitung von 8 Matrosen auf dem Grossboote, um Hülfe zu holen. Er erreichte die australische Küste bei der First Flad Rock-Spitze, südlich vom Kap Direction, das in 13° 4′ S., 143° 32′ E. liegt. Unter Zurücklassung des Schiffsjungen

1) Es geschah dies auf dem Riff einer der Nomoi-Inseln.

2) Es geschah dies an der Nordküste der Nordwesthalbinsel von Neu-Guinea.

3) De toekomst van Nieuw-Guinea en zijne eerste beschavers. Bijblad tot de Vereeniging: Christelijke Stemmen. VII. Amsterdam 1861, p. 366. In den Berichten der Missionare wird das Schiff irrtümlicherweise meist „Constance" genannt.

E. BALTIN. Morgenröthe auf Neu-Guinea. Mitteilungen aus dem Leben von JOHANN GOTTLOB GEISSLER. Kaiserswerth [1878], p. 64—68.

AUGUSTE OTTOW. Nieuw-Guinéa. De Vereeniging: Christelijke Stemmen. XIV. Amsterdam 1860, p. 418.

4) Der elfte war zu Mánsinam gestorben.

NARCISSE PELLETIER, wurde wieder in See gestochen, worauf in der Sir Everard Home-Gruppe dem Schoner „Prince of Danmark" begegnet wurde, der die Schiffbrüchigen nach Neu-Kaledonien brachte. Die französischen Behörden sandten sofort den unter dem Befehl des Leutnant GRIMOULT stehenden „Styx" an die Unglücksstätte. Am 25. Januar 1859 kehrte er jedoch mit der grässlichen Nachricht zurück, dass mit Ausnahme eines Chinesen, der nach Sydney gebracht worden war, der Rest der Mannschaft und sämtliche Passagiere von den Eingeborenen getötet und aufgefressen worden seien [1]). Im Jahre 1865 erhandelte jedoch Kapitän EDWARDS vom Schoner „Blue Bell", als er bei der Piron-Insel lag, zwei Chinesen, deren Leben bei jenem Vorfall geschont worden war und die inzwischen Sklavendienste hatten leisten müssen [2]). Auch der erwähnte Schiffsjunge PELLETIER tauchte wieder auf, und zwar wurde er am 12. April 1875 vom Schoner „John Bull" bei Night Island (13° 10′ S., 143° 35′ E.) aufgenommen und damit der zivilisirten Welt zurückgegeben [3]).

J. B. Desparmet 1858.

Kapitän J. B. DESPARMET verliess Melbourne am 26. August 1858 auf dem Schiff „Pauline et Victoire", um über Java nach Mauritius zu segeln. Am 20. September kam die Südküste von Neu-Guinea in Sicht, wo auf einem in der Nähe befindlichen Riff ein Wrack bemerkt wurde, mit dessen Plünderung sich gerade Eingeborene beschäftigten. Am 24. wurden, auf dem Wege nach der Bligh-Einfahrt, die Portlock-Riffe gesehen, auf denen ein kurz zuvor gescheitertes Schiff lag, und abends wurde in der Nähe vom Anchor Cay vor Anker gegangen. Auf der Weiterfahrt, am folgenden Tage, gewahrte man abermals ein Wrack an dem im Norden der Stephens-Insel befindlichen Riff. Nachdem die Nepean-Insel, die Yorke-Inseln und das Eiland Aurid passirt worden waren, hielt die „Pauline et Victoire" bei einer kleinen Insel, die WSW. von der letzterwähnten lag. DESPARMET gab ihr den Namen Pauline [4]). Da man einen Überfall seitens der Eingeborenen befürchtete, wurde jedoch weitergesegelt und bei der 6 Seem. im Süden davon liegenden Cocoanut-Insel geankert. In der

1) Wreck of the St. Paul and Massacre of her Passengers. Nautical Magazine. XXVIII. 1859, p. 280.
VICTOR DE ROCHAS. Ile Rossel (Archipel de la Louisiade). Bull. Soc. de Géogr. (4) XX. Paris 1860. p. 247—253. — Naufrage et scènes d'anthropophagie à l'île Rossel. Le Tour du Monde. IV. Paris 1861. 2e sém. p. 87. (Das Ausland XXXIV. Augsburg 1861, p. 1066—1068). — Formation des îles de corail. Compt. rend. de l'Acad. des Sc. LV. 1862, p. 705.
H. H. ROMILLY hat die Richtigkeit dieser Nachricht umsomehr bezweifelt, als die anscheinend harmlosen Eingeborenen sich eines derartigen Vorfalles nicht zu entsinnen wussten. (From my Verandah in New Guinea. London 1889, p. 226—227). Auch die 1890 und 1892 von Sir WILLIAM MACGREGOR angestellten Nachforschungen führten zu einem durchaus negativen Ergebnis. (Further Correspondence respecting British New Guinea. London 1891, p. 197 und Annual Report on British New Guinea 1892/93. Brisbane 1894, p. 5).
Damit sind aber die oben angeführten Zeugnisse nicht aus der Welt zu schaffen V. DE ROCHAS, der an der Fahrt des „Styx" teilnahm, sagt (l. c. pag. 251—252) „Il sont d'une cruauté inimaginable. Les ruses au moyen desquelles ils sont parvenus à se rendre maîtres de trois cent naufragés du Saint Paul et à en faire leur proie, prouvent qu'ils ont l'esprit artificieux et subtil. Nous avons pu en juger quelque peu par nous-mêmes. — Les femmes sont aussi cruelles que les hommes. Dans le petit combat qu'ils ont essayé de nous livrer, ou plutôt dans leur projet d'attaque et de massacre, les femmes mêlées aux guerriers les excitaient, hurlaient, nous menaçaient en agitant avec frénésie de longues gaules".
Besonders beachtenswert aber ist, dass M. H. MORETON in seinem Berichte bemerkt, dass Kannibalismus auf dieser Insel noch immer im Schwange ist. (Ann. Report Brit. New Guinea. 1903/4. Victoria 1905, p. 29).
2) Massacre of the Passengers of the Ship St. Paul. Nautical Magazine. XXXVI. 1867, p. 378—380.
3) Siebenzehn Jahre unter australischen Wilden. Globus. XXVIII. 1875, p. 124—126.
4) Diese Insel liegt in 9° 59½′ S., 143° 7′ 20″ E., trägt aber auch auf den neuesten Seekarten keinen Namen.

Absicht auf dem Wege durch den Prince of Wales-Kanal die Torres-Strasse zu verlassen, wurde am 26. die Fahrt nach der Farewell-Strasse fortgesetzt und mittags nahe an der Long-Insel vorbeigesegelt. Um 5 Uhr wurden unter 10° 02' S., 139° 58' E. Par. Riffe gemeldet, die aber, des ungünstigen Standes der Sonne wegen, nicht gut zu unterscheiden waren [1]), worauf alsbald in der Nähe der Passage-Insel [2]) geankert wurde. Am 27. wurde versucht zwischen der genannten Insel und dem Ormans-Riff hindurchzugehen, was aber der heftigen Gegenströmung wegen nicht gelang. Hierauf fand eine Untersuchung der westlich von der Passage-Insel befindlichen Einfahrt, Passage Napoléon III. genannt, statt, um alsdann in diese einzulaufen. Eine in ihr liegende Insel erhielt den Namen Hamélin. Um 11 Uhr stiess das Schiff auf ein Riff der Jervis-Insel [Mabuiag] und war nicht wieder abzubringen. Am 28. fand ein Überfall seitens der Eingeborenen statt, bei welcher Gelegenheit einige Matrosen, besonders aber DESPARMET selbst, ernstliche Verwundungen davon trugen. Ein in Aussicht stehender erneuter Angriff bewirkte das Verlassen des Schiffes in zwei Booten, von denen das eine, welches 2600 £. an sich genommen hatte, seit dem 2. Oktober nicht mehr gesehen wurde. Das andere traf mit dem Kapitän am 12. in Kupang auf Timor ein, wo die erschöpften Insassen Pflege und Hülfe fanden [3]).

N. G. Arguimbau 1858.

Über den Besuch der Insel Woodlark durch das Schiff „Iris", gibt, soweit ich ermitteln konnte, leider nur die vom dem Kapt. ARGUIMBAU in Gemeinschaft mit LORING gemachte Aufnahme eines Teiles der Südküste, Kunde. Die Lage der Insel Wawiai im Guasopa-Hafen wurde zu 9° 10' 30" S., 152° 53' 30" E. bestimmt [4]). Da die Vermessung immerhin einige Zeit beansprucht haben muss, so kann man daraus schliessen, dass die Bemannung des Schiffes von den Eingeborenen nicht allein nicht behelligt wurde, sondern auch auf friedfertige Weise mit ihnen in Berührung kam, da sie sonst nicht die einheimischen Namen hätte ermitteln können [5]).

John Wake 1858.

Als das Schiff „Tynemouth", Kapt. JOHN WAKE, im Jahre 1858 durch die Raine-Insel-Einfahrt in die Torres-Strasse einfahren wollte, gewahrte es auf dem Great Detached

---

1) Es ist dies die Basilisk-Bank.

2) Sie liegt in 9° 58' 45" S., 142° 14½' E.

3) Détroit de Torrès—Passe Napoléon III. Extrait du Rapport du capitaine J. B. DESPARMET, commandant le navire *Pauline-et-Victoire*, de Bordeaux. Annales hydrogr. XVI. Paris 1859, p. 593—593. Aus einer Bemerkung geht hervor, dass dasselbe Schiff bereits einmal, und zwar im Juli 1857, auf dem Wege durch die Raine-Insel-Passage, die Torres-Strasse durchfahren hatte.

4) Sketch of the South Coast of Woodlark Island. 1 : 19,400 London 1859. Hydrogr. Office, N°. 2641. — Die Südküste der Insel Woodlark, aufgenommen von ARGUIMBAU und LORING 1858. 1 : 70.000. Petermanns Mittlg. VIII. 1862, Taf. XII.

5) Die Namen zeigen allerdings keine völlige Übereinstimmung mit den von JAMES M. HENNESSY ermittelten. (Guasopa Anchorage. Ann. Report British New Guinea 1890—91. Brisbane 1892, p. 8. Map). Nur der Name der Insel Wawiai [Vaviai] ist auf beiden gleichlautend. Die Insel Layu heisst bei HONNESSY Reu und die Insel Bukui bei ihm Bukua. Die an der Ostseite der Bucht befindlichen Dörfer Dabanu und Waru fehlen bei HENNESSY, sind also seit jener Zeit vielleicht verschwunden. Dagegen führt dieser an der Nordseite Ondamuda und ein unbenanntes Dorf auf, die wieder bei ARGUIMBAU fehlen. Als einheimischen Namen für die Round-Insel gibt HENNESSY Aiona an.

Riff das Wrack des „Chesterholm" [1]). Am 8. August wollte es unter etwa 11° 50′ S., 143° 32′ 30″ E., 9 miles von der nordwestlichen Sir Charles Hardy-Insel entfernt, eine Korallenbank von 100 yards Durchmesser entdeckt haben, nach der jedoch H. M. DENHAM zwei Jahre später vergebens fahndete [2]). Als die „Tynemouth" durch den Prince of Wales-Kanal wieder auslief, wurde das Wrack des amerikanischen Schiffes „Aleyai" an dem Ostende des Nordwest-Riffes liegend bemerkt [3]).

Schiff „**Sea Park**", „**Northumbrian**", „**Rodney**" und „**Olivier van Noord**" 1858.

Am 22. Mai 1858 liefen die englischen Schiffe „Rodney", Kapt. BISSET, „Sea Park" und „Northumbrian" aus dem Hafen von Melbourne aus, um durch die Torres-Strasse nach Indien zu segeln. Am 6. Juni gesellte sich zu ihnen die holländische Bark „Olivier van Noord", aber bereits in der Frühe des folgenden Morgens scheiterte dieses Schiff und mit ihm der „Rodney" auf dem Kenn-Riff (21° 9′ S., 155° 48′ E.). Die Mannschaft des „Olivier van Noord" wurde von dem „Northumbrian", diejenige des letztgenannten Schiffes von dem „Sea Park" übernommen. In der Torres-Strasse selbst waren keine Fährlichkeiten zu überstehen gewesen [4]).

Schiffe „**Marina**" und „**Sapphire**" 1859.

Die mit Masthölzern geladene Bark „Marina" war im Jahre 1859 von Neu-Seeland kommend, auf ein Riff des Barrier-Riffes gelaufen und war darauf von der Mannschaft verlassen worden. Auf der Bootfahrt durch die Torres-Strasse wurden einige Inseln besucht, auf denen die Leute jedoch von den Eingeborenen überfallen und wobei einige sogar getötet wurden. Unter grossen Entbehrungen erreichten die Überlebenden schliesslich Port Curtis auf Queensland [5]).

Noch vordem dieses Ereignis stattgefunden, hatte Kapt. BOWDIN auf dem „Sapphire" Port Jackson verlassen, um in Port Curtis Pferde als Ladung für Madras zu übernehmen. Nachdem hier am 8. September wieder ausgelaufen war, scheiterte das Schiff am Abend des 23., auf dem Grossen Barrier-Riff etwa 10 miles nördlich von der Raine-Insel-Einfahrt. Die Mannschaft erreichte in den beiden Booten am 28. die Sir Charles Hardy-Insel und setzte am 6. Oktober die Fahrt nach Port Curtis fort. Da man sehr langsam vorwärts kam, wurde der Kurs geändert, um zunächst auf der Booby-Insel die Lebensmittelvorräte zu ergänzen. Am 31. verliessen beide Boote das Eiland, um nochmals den Versuch zu machen nach Port Curtis zu gelangen. Bereits in der ersten Nacht wurden sie von einander getrennt. Das eine Boot geriet nach der Friday-Insel [Gialug] und wurde hier von den Eingeborenen überfallen, wobei 17 Mitfahrende erschlagen wurden. Nur einem gelang es zu entweichen und zu dem anderen Boot zu stossen. Durch einen wunderlichen Zufall fand man auf der Weiterfahrt unter 11° 26′ S.,

---

1) Dieses von Kapt. EVANS geführte Schiff war am 23. April gescheitert; seine Mannschaft hatte sich nach der Booby-Insel zu retten gewusst (J. C. VAN DE POLL. Eenige opmerkingen betrekkelijk de Torres-Straat en het Booby-Eiland. Verhandel. en berigten betr. het Zeewezen. XXI. 1ste afd. Amsterdam 1861. p. 41—48.

2) C. B. YULE. Australia Directory. 2d. ed. II. London 1864, p. 228.

3) JOHN WAKE. Tynemouth Bank. Nautical Magazine. XXVIII. 1859, p. 441—442.

4) Total Loss of the British Ship „Rodney" and the Dutch Barque „Olivier van Noord". Nautical Magazine. XXVII. 1858, p. 556—558.

5) JAMES B. KENNEDY. Ship „Medway" — Sydney to India — Passage through Torres Strait. Nautical Magazine. XXIX. 1860, p. 571—572.

143° 31' E. die obenerwähnte „Marina", um sich ihrer sofort zu bemächtigen. Hierauf segelte man nach dem Wrack des „Sapphire" behufs Mitnahme des noch vorhandenen Proviants. Am 26. November wurde Kurs nach Port Curtis gesetzt, der aber erst nach langem Herumirren, nachdem fast sämtliche Lebensmittel aufgezehrt waren, am 17. Februar 1860 erreicht werden konnte. Inzwischen war von Sydney aus das Kriegsschiff „Cordelia" auf die Suche ausgesandt worden, musste aber, ohne eine Spur von den Schiffbrüchigen gefunden zu haben, zurückkehren [1]).

Cornelis Vonck 1859.

In dem Jahre 1858 hatte die Torres-Strasse eine Reihe von Opfern gefordert, so dass es nicht Wunder nehmen kann, wenn die alte und umständliche Route im Norden von Neu-Guinea wieder Liebhaber fand. Am Morgen des 28. Juni 1859 verliess der niederländische Dreimaster „Loevestein", Kapt. CORNELIS VONCK, in Begleitung der Schiffe „Jacoba Helena", Kapt. J. J. SWART, und „Koophandel", Kapt. CREVECOEUR, Sydney, um nach Java zu segeln [2]). Bereits am 12. Juli kam das St. Georg-Kap auf Neu-Mecklenburg in Sicht, aber erst am nächsten Tag konnte der St. Georg-Kanal durchfahren werden. Als am 14. Neu-Lauenburg [Duke of York-Insel] passirt wurde, gesellte sich zu dem Geschwader das nach Manila bestimmte preussische Kauffahrteischiff „der Ost". Auf der Weiterfahrt wurde am 15. bei der Sandwich-Insel [Djaul] ein nahe dem Westkap gelegenes, aber auf den Karten nicht eingetragenes Eiland bemerkt [3]). Nachdem abends noch Neu-Hannover in Sicht gekommen war, wurden am folgenden Morgen die Portland-Inseln, bei Tagesanbruch des 17. La Vandola [Balètwi oder Naúna] und später Los Reyes bemerkt. Hierauf ging die Fahrt am 18. längs der Grossen Admiralitäts-Insel, um am 20. an den Luf-Inseln vorbeizugelangen. Neben der eigentlichen Hermit-Insel wurden noch zwei kleine, hohe, auf der Karte nicht angegebene Inseln beobachtet [4]). Am 24. nahm der „Koophandel" 3 Frauen und 2 Männer auf, die in einem Kanu umhertrieben und die bereits fast gänzlich ausgehungert waren. Ihre Herkunft liess sich nicht ermitteln. Am 27. kam Supiori, die westliche Schouten-Insel, in Sicht. Nachdem Mios Kairu, die kleine Providence-Insel, gerundet worden war, wurde die Fahrt längs der Nordküste der Nordwesthalbinsel von Neu-Guinea fortgesetzt und am 31. das Kap der Guten Hoffnung passirt. Am 3. August konnte in die Gaman-Strasse eingelaufen wurden. Darauf segelten die Schiffe längs der Nordküste von Ceram und trennten sich bald darauf. Während die „Jacoba Helena" und die „Koophandel" ihren Kurs durch die Buton- und die Saleyer-Strasse nahmen und am 12. August die Reede von Surabaja erreichten, schlug der „Loevestein" den Weg durch die Manipa-Strasse, die Banda-See, die Ombai-Passage und den Indischen Ozean, den Südküsten der Kleinen Sunda-Inseln entlang, ein. Er traf erst am 16. August auf der erwähnten Reede ein.

---

1) Wreck of the „Sapphire" and Remarkable Recovery of the Wrecked Barque „Marina" l. c. pag. 629—638.

2) CORN. VONCK. Overzigt einer reis van Sidney naar Java, benoorden Nieuw-Guinea, met het Nederlandsch driemastschip Loevestein. Verhandelingen en berigten betrekkelijk het Zeewezen. XXI. 1e afd. Amsterdam 1861, p. 128—141. (Auf p. 128. Z. 8 v. o. heisst es, dass die Fahrt im Jahre 1859, Z. 13 v. o. aber, dass sie 1860 unternommen wurde).

3) Es ist die seit 1791 bekannte Redland-Insel. (Nova-Guinea. I, p. 246).

4) Damit sind wohl die drei westlich von Luf liegenden Insel Djarun, Arkib und Maron gemeint.

N. D. de Boer 1859.

Das Kauffahrteischiff „Henriette Maria", Kapt. N. D. DE BOER, hatte Port Phillip, den Hafen von Melbourne, am 8. Juni 1859 verlassen und passirte am Mittage des 28. die Eastern Fields. Am nächsten Morgen ging es durch die Bligh-Einfahrt in die Torres-Strasse. Nachdem an der Stephens- und an der Rennel-Insel vorbeigesegelt worden war, wurde nachmittags bei der unbewohnten Village-Insel [1]), bei der auch der „Dirk Arnold", Kapt. K. C. DE VEER, lag [2]), geankert. Am 1. Juli setzten beide Schiffe, zu denen sich noch die preussischen Schiffe „der Nord" und „der West" gesellten, ihre Fahrt längs der Cocoanut-Insel und den Three Sisters fort, worauf zwischen der Monday-Bank und der Double-Insel hindurch in den Prince of Wales-Kanal eingelaufen wurde. Nachmittags erfolgte die Landung auf der Booby-Insel. Das hier befindliche Proviantdepot befand sich in schlechtem Zustande, denn nur 2 Fässer halb verdorbenen Fleisches, 1 Sack mit 50 Pfund alten Brotes und $^1/_2$ Fass Wasser machten den ganzen Vorrat aus [3]).

C. de Crespigny 1859.

Im Jahre 1859 hatte der britische Kapitän C. DE CRESPIGNY den Mapia-Inseln einen Besuch abgestattet. Aufmerksam geworden auf den grossen Reichtum an Kokospalmen, hatte er sogleich einige Matrosen zurückgelassen, um die Gewinnung der Kopra in die Hand zu nehmen [4]). Er segelte hierauf nach Ternate, um kapitalkräftige Leute für dieses Unternehmen zu suchen. Dieser Umstand gab J. C. JUNGMICHEL Anlass der Sache näher zu treten, und man hat ihm infolge dessen eine Schilderung der 1860 auf dieser Inselgruppe herrschenden Zustände zu danken. Zum erstenmale vernimmt man bei dieser Gelegenheit den Namen Mapia [5]).

Schiff „**Racer**" 1859.

Als der amerikanische Klipper „Racer" im Jahre 1859 sich auf der Fahrt von Kalifornien nach Calcutta befand, bemerkte er unter 1° N., 138° 40' E. Par. die bereits früher von dem Schiffe „Newark" [6]) entdeckte kleine, flache Insel [7]).

Henry Mangles Denham 1859—60.

Die Aufnahmearbeiten des britischen Kriegsschiffes „Herald", Kapt. H. M. DENHAM, umfassen den aussergewöhnlich langen Zeitraum von 1852—1861 und bezweckten den besten Seeweg zwischen der Westküste von Amerika und Australien zu ermitteln [8]).

Am 11. April 1859 lief der „Herald" von Port Jackson aus, um die für die Schifffahrt gefährlichen Punkte auf dem Wege nach der Torres-Strasse, zwischen 17° 20' 45"—24° 35' 48" S., und 150° 17' 10"—158° 31' 46" E., festzustellen. Im folgenden Jahre waren die Aufnahmen zu

---

1) Auch Erupa genannt. Sie dürfte mit der p. 105 erwähnten Pauline-Insel identisch sein.

2) Reizen van Australië naar Java. 2de druk. Utrecht 1879, p. 40—42.

3) N. D. DE BOER. Eenige aanteekeningen, gehouden aan boord van het schip Henriette Maria, op zijne reis naar Java. Verhandelingen en berigten betrekkelijk het Zeewezen. XIX. 1ste afd. Amsterdam 1859, p. 340—348.

4) Diplomatieke bescheiden behoorende bij de Staatsbegrooting van den dienst 1900 [Oranjeboek] 's Gravenhage 1900, p. 2.

5) De St. David- of Mapia-eilanden benoorden Nieuw-Guinea. Tijdschr. voor Ind. T. L. en Vk. XI. Batavia 1862, p. 155.

6) Ein Bericht über die Fahrt dieses Schiffes war leider nicht zu ermitteln.

7) T. V. Observations sur le temps dans l'Océan pacifique ouest. Ann. hydrograph. XXXI. Paris 1868, p. 61.

8) H. M. DENHAM. The „Herald's" Voyage 1852—61. Proceed. R. Geogr. Soc. VI. 1861—62. London 1862, p. 221—222.

einem vorläufigen Abschluss gediehen. Am 17. August wurde Sydney verlassen und am 3. Oktober die Booby-Insel erreicht, wo Lebensmittel zurückgelassen und alsdann die Heimreise fortgesetzt wurde [1]).

Alfred Russel Wallace 1860.

Zwei Jahre nach seiner Rückkehr von Neu-Guinea hatte WALLACE nochmals Gelegenheit dieses Eiland zu erblicken, ohne dass er es jedoch wieder betreten sollte.

In einer auf Goram, einer der Südwest-Inseln, erworbenen Prau war WALLACE am 15. Juni 1860 nach Wahai an der Nordküste von Ceram gelangt [2]), wo er einen Brief seines sich auf Misol aufhaltenden Gehülfen CHARLES ALLEN vorfand, in welchem dieser mitteilte, dass ihm Lebensmittel und verschiedene Gebrauchsgegenstände ausgegangen seien. Bereits am 17. segelte WALLACE wieder aus mit der Absicht, zunächst bei Lilinta [3]) auf Misol anzulegen und darauf die Fahrt nach Waigëu fortzusetzen. Trotz des stürmischen Wetters war die Prau bereits am Abend des 18. in die Nähe der Westküste von Misol gelangt, als das Schiff, allen Anstrengungen der Ruderer zum Trotz, abtrieb. Am 20. befand es sich bereits im Westen von Kofiau, so dass die Hoffnung Misol noch zu erreichen aufgegeben werden musste. Nunmehr wurde der Versuch unternommen eine der im Norden von Kofiau liegenden Mesmon-Inseln [4]) zu erreichen, um wenigstens den Wasservorrat ergänzen zu können. Wirklich gelangte das Schiffchen abends noch in die Nähe von Mios Gīn [Vlaming], wo zwei Leute an den Strand geschickt wurden, um einige Lianen zu holen, die an Stelle von Tauen zum Festhalten der Prauen bestimmt waren. Unglücklicherweise liess WALLACE sich von dem Djuragang überreden den Anker einzuholen, da dieser das Umfahren des Südkaps dieser Insel als eine ganz einfache Sache hingestellt hatte. Statt dessen trieb die Prau ab, so dass der Anker schleunigst nunmehr in tieferem Wasser fallen gelassen werden musste. Nachdem die beiden Matrosen an Land geschwommen waren, zeigte es sich, dass der Anker nicht hielt und das Fahrzeug trieb ab, ohne dass die Leute an Bord kommen konnten. Noch an demselben Abend wurde ein anderes Eiland, Mios Pas [Schooteroog], erreicht [5]). Bei der Landung am Morgen des 23. wurden, ebenso wie an den beiden folgenden Tagen, nur geringe Mengen Wasser gefunden. Am Abend des 25. trat WALLACE die durch Wind begünstigte Weiterfahrt an, so das bereits am nächsten Morgen das westliche Ende von Waigëu in Sicht kam. Es galt jedoch noch eine

---

1) Australia, North-East and North-Coasts. Nautical Magazine XXX. 1861, p. 221—222. — H. M. DENHAM. Outer Route from Sydney to Torres Strait. Proceedings of H. M. S. „Herald". Nautical Magazine. XXIX. 1860, p. 169—173.

2) A. R. WALLACE. The Malay Archipelago. II. London 1869, p. 201—236. — A. R. WALLACE. Insulinde. Vertaald door P. J. VETH. II. Amsterdam 1871, p. 367—385.

3) WALLACE — und mit ihm VETH — schreibt irrigerweise stets Silinta.

4) Der Name Mesmon ist eine Verstümmelung von Mios Num [Njos Mōn]. Gemeint sind damit die Doif-Inseln [Jèf Doif] (s. auch Nova Guinea I, p. 174).

5) Auf Grund des von WALLACE veröffentlichten Kärtchens (l. c. II, p. 202) und seiner ausdrücklichen Erklärung, dass er auf der nördlichsten Mesmon-Insel gelandet sei, hatte ich früher angenommen, dass damit Mios Pi gemeint gewesen sei (De Doif-eilanden. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Genootsch. (2) XVII. 1900, p. 239). Diese Ansicht ist indessen nicht mehr aufrecht zu halten. Das Missgeschick, welches die beiden Leute getroffen hatte, fand zweifellos auf Mios Gīn [Vlaming] statt. Nun sagt WALLACE, dass er sich halbwegs zwischen den beiden Inseln befand, als er 1 mile von dieser entfernt war. Nach den Karten beträgt der Abstand zwischen Mios Gīn und Mios Pas 4,5 km., was der Angabe von WALLACE am nächsten kommt. Die Entfernung zwischen Mios Pas und Mios Pi beträgt dagen 10 km. Der Irrtum ist dadurch veranlasst worden, dass WALLACE nur 3, statt 4 Inseln angibt. Vermutlich hat er Mios Pi, das ihm nicht entgangen sein konnte, für Gag angesehen.

Reihe von Fährlichkeiten in einem Gewirre von Inseln und Riffen zu überwinden, ehe es ihm am 1. Juli gelang in die Gaman von Waigëu trennende Kabu-Strasse einzulaufen [1]). Glücklicherweise war ihm eine Prau entgegensandt worden, um ihn durch diese Meerenge hindurchzugeleiten. Am nächsten Tage landete WALLACE bei dem Dorfe Napirboi [Umka] [2]) an der Südküste von Waigëu. Seine erste Sorge war ein Boot zu mieten, um die auf Mios Gīn zurückgebliebenen Leute abzuholen. Als dieses nach einiger Zeit unverrichteter Sache zurückkehrte, wurde ein zweites abgeschickt, das den armen Kerlen, die zwar etwas abgemagert, aber doch ziemlich gesund geblieben waren, Erlösung brachte.

WALLACE hatte inzwischen in Umka seiner Sammlertätigkeit obgelegen. Da jedoch die Jagd auf Paradiesvogel wenig ergiebig und auch das Wetter regnerisch war, liess er sich nach dem gegenüberliegenden, auf einer kleinen Insel befindlichen Dorf Bèsir übersetzen. Nachdem er hier eine Nacht zugebracht, siedelte er nach dem auf der ganz nahen Ostspitze von Gaman liegenden Dorfe Buni über. Seine von hier aus unternommenen, ergiebigen Ausflüge erstreckten sich allerdings nicht weit ins Innere, das infolge der steilen Kalkfelsen schwer zugänglich war.

Nach Umka zurückgekehrt, trat er am 29. September die Rückfahrt nach Ternate an, auf der abermals die Kabu-Strasse durchlaufen und am 3. Oktober die Insel Gag besucht wurde. Von hier aus steuerte WALLACE auf das Kap Libobo zu, das nicht allein nicht umschifft werden konnte, sondern die Prau wurde sogar durch die Gewalt der Strömung die Ostküste der Südhalbinsel van Halmahera aufwärts getrieben, so dass sie schliesslich bei dem Dorfe Gané di luwar anlangte. Nachdem die Häuptlinge des an der Westseite liegenden Gané di dalam für einige Ruderer und etwas Lebensmittel Sorge getragen hatten, konnte die Fahrt im 16. Oktober mit frischem Mute fortgesetzt werden. Diesmal gelang es, und zwar bereits am folgenden Tage, das Kap Libobo ohne Schwierigkeit zu runden, aber es währte immerhin noch bis zum 5. November, ehe die Ankunft auf Ternate erfolgte. Volle 38 Tage hatte diese Rückreise von Waigëu beansprucht und von dem ausgestandenen Ungemach legen die nachstehenden Ziffern ein beredtes Zeugnis ab: 10 mal stiess die Prau auf Korallenriffen auf, 4 Anker gingen verloren, die Segel waren von Ratten durchnagt und das im Schlepptau befindliche Ruderboot weggeschlagen worden. Last not least mangelte es häufig an Essen und Trinken.

C. B. H. von Rosenberg [3]) 1860.

Nach Ablauf der „Etna"-Expedition nahm VON ROSENBERG am 21. Februar 1859 seine Entlassung aus dem Militärdienst und wurde als Zivilbeamter nach Wahai an der Nordküste von Ceram versetzt. In dieser Eigenschaft trat er am 2. Juli 1860 auf einer Orembai [4]) eine Fahrt nach den Papuanischen Inseln an [5]). Die Fahrt ging zunächst längs der Küste bis zum Kap Samal [Kobi], worauf in nördlicher Richtung auf Misol zugesteuert wurde. Bereits in der Frühe des 4. näherte das Schiff sich den Eilanden, die diese Insel im Süden umkränzen. Die

1) Somit ist WALLACE der erste Europäer gewesen, der diese Meerenge durchfahren hat.

2) WALLACE nennt den Ort Muka. Umka ist eigentlich der Name des ganzen Strandgebietes, aber nach dem Vorgang der Händler ist er zugleich die allgemein gebräuchliche Bezeichnung für das Dorf Napirboi.

3) In einer Reihe von Arbeiten schreibt er sich H. VON ROSENBERG.

4) Ein einheimisches schonerartiges Fahrzeug, das zugleich mit Ruderern bemannt ist.

5) Verhaal einer reis naar de eilanden Misool, Salawatie, Batanta en Waigeoe. Natuurk. Tijdschr. Ned. Indië. XXIV. Batavia 1862, p. 364—402.

Der Malayische Archipel. Land und Leute. Leipzig 1878, p. 374—396. Hier wird als Tag der Ausreise der 3. Juli genannt.

schmale Meerenge zwischen Nord- und Süd-Femen war bald durchfahren, worauf in der Mittagstunde vor dem an der Südostküste von Misol liegenden Hauptort, gewöhnlich Lilinta genannt [1]), geankert werden konnte. Hier traf VON ROSENBERG den Naturaliensammler CHARLES ALLEN an, der bereits seit 2 Monaten für WALLACE tätig war. Da für ihn in diesem Augenblicke nicht allzuviel mehr zu holen war, segelte er am 9. wieder ab und gelangte mit nördlichem Kurse am Nachmittage des 10. in die Nähe des Dorfes Kalwal an der Westküste von Salawati. Dann wurde die Meerenge zwischen der Nordwestspitze und der Insel Sagewin [2]), auch Jèf [Èf] Kesem genannt, und darauf die Sagewin-[Pitt-] Strasse durchfahren. Am Morgen des 11. segelte die Orembai längs der Ostküste von Batan Tá, [Batantá] rundete das Nordostkap, Enamas genannt, und ankerte darauf in einer kleinen, in der Nähe liegenden Bucht. Am nächsten Tage wurde die Gaman-Strasse gequert, um nach der Südküste von Waigëu und zwar in die Rabiai-Strasse [3]) zu gelangen, die wie wir aus früheren Beschreibungen wissen, in ihrem nördlichen Teile eine seeartige Erweiterung erfährt, Tip Wagé [mal. Tĕlaga Waigëu] oder Majalibit genannt [4]). Hier suchte VON ROSENBERG den Radja auf, der seinen Wohnsitz am Flusse Siam [Sam-Sam] hatte. Hier war es auch, wo er seine Erkundigungen einzog, die kritiklos der Öffentlichkeit preisgegeben wurden. Am 17. wurde der Ort wieder verlassen und am nächsten Tage aus der Rabiai-Strasse ausgelaufen. Die Überfahrt nach Batan Tá konnte widriger Winde halber erst am 23. bewerkstelligt werden, und am Abend des 24. traf VON ROSENBERG in Samaté an der Nordostküste von Salawati ein. Am 26. wurde die Fahrt durch die Sagewin-Strasse fortgesetzt, um sich nach dem an der Westküste liegenden, kurz zuvor gegründeten und aus 20 Hütten bestehenden Dorfe Kalwal zu begeben. Am 3. August ging es weiter nach Sailolof, aber erst zwei Tage später konnte widriger Winde wegen an der Stelle gelandet werden, an der der frühere Ort dieses Namens gestanden hatte. Am 6. wurde dem eine Stunde entfernt liegenden jetzigen Dorf ein Besuch abgestattet und nach der Rückkehr die Küste von Salawati am 7. verlassen. Infolge ungünstiger Witterungsverhältnisse gelang es der Orembai erst am 19. vor dem an der Nordküste von Misol liegenden Waigama einzutreffen. Nach der Rückkehr von einem Jagdausfluge wurde die Fahrt am 25. längs der West- und Südküste fortgesetzt, worauf VON ROSENBERG am 28. zum zweitenmale vor Lilinta anlangte. Am nächsten Tage wurde die Rückfahrt angetreten und am 30. Wahai wieder erreicht.

Einen Bericht über die zoologische Ausbeute dieser Reise hat VON ROSENBERG in einem besonderen Aufsatze niedergelegt [5]).

James B. Kennedy 1860.

Das Schiff „Medway", Kapt. JAMES B KENNEDY, verliess am 1. Mai 1860 Port Jackson, um nach Indien zu segeln [6]). Auf dem Wege nach der Bligh-Einfahrt wurde das Coutance-Riff

1) Der wirkliche Name lautet Sèl Palèkèt, wie F. S. A. DE CLERCQ zuerst ermittelte (Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Genootsch. (2) X. 1893, p. 187).

2) VON ROSENBERG gebraucht noch den alten, durch Verstümmelung entstandenen Namen Roggeveen.

3) In Verhaal (p. 376) steht infolge eines Druckfehlers Kabiai. Die Behauptung VON ROSENBERG's, dass er der erste Europaër gewesen sei, der diese Meerenge durchfahren habe, ist unzutreffend (s. Nova Guinea. I, p. 155).

4) Nova Guinea. I. 1909, p. 154.

5) Nieuwe vogelsoorten van Mysool en Salawatti. Natuurk. Tijdschr. Ned. Indië. XXIII. Batavia 1861, p. 42—45.

6) JAMES B. KENNEDY. Ship „Medway" — Sydney to India — Passage through Torres Strait by Bligh's Entrance. Nautical Magazine. XXIX. 1860, p. 561—573.

zum erstenmale seit seiner Entdeckung wieder bemerkt und dessen Lage zu 10° 36′ S., 147° 27′ E. bestimmt [1]). Am 13. Mai gelangte unter 9° 20′ S., 145° 44′ E. die Neu-Guinea-Küste in Sicht. Unter sehr ungünstigen Witterungsverhältnissen segelte das Schiff am 15. durch die Bligh-Einfahrt und ging abends bei der Campbell-Insel vor Anker, wo es während des 16., des Sturmes wegen, liegen bleiben musste. Am 17. wurde die Cocoanut-Insel passirt und am 18. die Booby-Insel erreicht, wo die französischen Schiffe „Chatillon" und „Confiance" vor Anker lagen. Aus den Aufzeichnungen [2]), die in dem in der Postkiste aufliegenden Buch eingetragen waren, möge nur hervorgehoben werden, dass das Schiff „Lansdowne", Kapt. RICHARDSON, das Sydney am 2. April verlassen, im Auftrage der Regierung 715 Konservenbüchsen, 11 Blechbüchsen mit Brot, 4 Barrels Wasser und 4 Barrels Pökelfleisch für etwaige Schiffbrüchige deponirt hatte. Wie KENNEDY feststellte, waren die 715 Konservenbüchsen bereits verschwunden, ein weiteres Beispiel für den groben Missbrauch, der von den Mannschaften einiger Schiffe mit den Vorräten dieser Rettungsstation getrieben wurde.

James Campbell 1860.

Unter den zahlreichen Schiffen, die die gegenüber der Raine-Insel-Einfahrt immer mehr in Aufnahme kommende Bligh-Einfahrt benutzten, möge noch die „Storm Cloud", Kapt. JAMES CAMPBELL, genannt werden [3]). Dieses Schiff hatte Otago auf Neu-Seeland am 27. Juni 1860, mit der Bestimmung nach Madras, verlassen und traf am 19. Juli den „King Lear", Kapt. WILLIAM F. CRONDACE [4]), mit dem es gemeinsam die Fahrt fortsetzte. An dem erwähnten Tage hatten beide die Fahrt von der Dove-Insel fortgesetzt. Nachdem die Bet-Insel [Burar] und darauf der Nine Pin-Felsen passirt worden war, bemerkte man unter 10° 20′ S., 142° 30′ E. ein Riff von etwa $^1/_2$ mile Ausdehnung in NE—SW., das den Namen Campbell-Riff erhielt. An demselben Tage konnte die Torres-Strasse auf dem Wege durch den Prince of Wales-Kanal verlassen werden.

Kapt. **Jones** 1860.

Das Schiff „William Ackers", Kapt. JONES, durchfuhr die Torres-Strasse im Jahre 1860 und entdeckte 2 miles SW $^1/_4$ S. von der Poll-Insel [Gidjar, Guijar] entfernt die Ackers-Untiefe [5]), die demnach unter 10° 17′ 15″ S., 142° 48,3′ E. liegt.

Charles Allen 1860—61.

CHARLES ALLEN, der langjährige Gehülfe von WALLACE, hat eine Reihe von Inseln des Indischen Archipels selbständig bejagt, aber niemals etwas über seine persönlichen Erfahrungen veröffentlicht, so dass man auf die spärlichen und zerstreuten Notizen anderer Forscher angewiesen ist.

Als H. VON ROSENBERG am 4. Juli 1860 auf Misol eintraf, befand sich ALLEN bereits

1) C. B. YULE. Australia Directory. II. 2d ed. London 1864, p. 369. Der Vermessungsdampfer „Lark" passirte 1885 zweimal die erwähnte Stelle, ohne irgend welche Gefahren zu bemerken. (Australia Directory. Vol. II. 3d. ed. 1879. Revised Supplement. London 1887, p. 108, wo als angebliche Lage 10° 28′ S., 147° 28′ E. angegeben wird). Nach RUAULT COUTANCE, der dieses Riff 1804 auffand, wäre die Lage 10° 10′ S., 147° 18′ E.

2) Contents of the Booby Island Note Book. Nautical Magazine. XXXIX. 1864, p. 23—24.

3) JAMES CAMPBELL. Campbell Reef, Torres Strait. Nautical Magazine. XXIX. 1868, p. 615. — Campbell Reef. Nautical Magazine. XXX. 1861, p. 108—109.

4) J. W. MILLER. The Navigation of the Pacific Ocean. Washington 1875, p. 322—323.

5) CHARLES B. YULE. Australia Directory. II. 2d. ed. London 1864, p. 23—24.

seit zwei Monaten hier [1]). Wie ferner erinnerlich, hatte WALLACE bei seinem Eintreffen in Wahai, an der Nordküste von Ceram, am 15. Juni 1860, einen Brief vorgefunden, in dem ihn ALLEN von seiner Anwesenheit in Lilinta benachrichtigte und zugleich um Zusendung von Reis und Insektennadeln ersuchte [2]). Wie ebenfalls bereits erwähnt, hatte WALLACE den missglückten Versuch gemacht auf seiner Fahrt nach Waigëu bei Misol anzulegen. Als ALLEN sich behufs Ergänzung seiner Vorräte nach Wahai begab, hörte er dort zu seiner Überraschung, dass WALLACE 14 Tage zuvor abgereist sei [3]). Nach einem über einen Monat währenden Aufenthalt fand ALLen Gelegenheit nach Misol zurückzukehren, wo er alsdann an der Nordküste mit Erfolg tätig sein konnte [4]).

Hierauf kehrte er nach Ternate zurück, wo ihn WALLACE im November wieder antraf. Behufs Erlangung einiger seltener Paradiesvögel, auf deren Besitz WALLACE einen besonderen Wert legte, unternahm ALLEN eine Fahrt nach der Nordwestspitze von Neu-Guinea, die Anfang Januar 1861 angetreten wurde. Über den anfänglich eingeschlagenen Weg unterrichtet uns J. G. GEISSLER, wie wir sogleich sehen werden. Von Sailolof, an der Westküste von Salawati, muss sich ALLEN nach Samaté begeben haben, denn wie treffen ihn später auf der Insel Dōm an, von wo aus er den nordwestlichen Teil von Neu-Guinea besuchte. In dem Dorfe Sorong hielt er sich einen Monat lang auf und wahrscheinlich ist auch der Sorong-Fluss von ihm befahren worden. Die Heimat des heissbegehrten Epimachus ater vermochte er ebensowenig wie, einige Jahre später, BERNSTEIN zu ermitteln. Dagegen erlegte er auf Salawati, als neue Art, Seleucides alba [5]).

J. G. Geissler 1861.

Im Jahre 1860 war der Missionar J. G. GEISSLER aus Gesundheitsrücksichten von Doré nach Java gereist und hatte gegen Ende des Jahres die Rückfahrt angetreten. In Ternate angelangt, fand er gerade eine grosse Prau, die CHARLES ALLEN, dessen Name aber nicht erwähnt wird, nach Gébé zu bringen bestimmt war, segelfertig liegend und kurz entschlossen schiffte er sich ebenfalls auf ihr ein [6]). Nach einem Besuche der Insel Makjan gelangte man an die Westküste von Halmahera, wo der Westwind abgewartet werden sollte. Statt dessen trat ein immer heftiger werdender Nordostwind ein, der das Erreichen des zunächst ins Auge gefassten Zieles unmöglich machte. Der Versuch nach Salawati zu gelangen schlug ebenfalls fehl, worauf in der Nacht 16/17. Januar 1861 auf Misol gelandet werden konnte. Erst am 21. wurde die Westküste von Salawati erreicht und am 22. vor Sailolof geankert. GEISSLER verliess diesen Ort am 23. auf einem Kanu und traf zwei Tage später vor Samaté ein. Am 27. wurde ein Ausflug nach dem kleinen Eiland Mios Maon [7]), wo sich Eingeborene von Amberpōn niedergelassen hatten, unternommen und darauf nach Samaté zurückgekehrt, um

1) Siehe oben pag. 110.

2) A. R. WALLACE. The Malay Archipelago. II. 1869, p. 123., A. R. WALLACE—P. J. VETH. Insulinde II. 1871 p. 127.

3) A. R. WALLACE. l. c. pag. 384., A. R. WALLACE—P. J. VETH l. c. pag. 367, 370.

4) A. R. WALLACE. l. c. pag. 385., A. R. WALLACE—P. J. VETH l. c. pag. 420.

5) A. R. WALLACE. l. c. pag. 420—423., A. R. WALLACE—P. J. VETH. l. c. pag. 451—454. — A. R. WALLACE. Narrative of Search after Birds of Paradise. Proceed. Zoolog. Soc. London 1862, p. 158, 159.

6) E. BALTIN. Morgenröthe auf Neu-Guinea. Kaiserswerth [1878], p. 127—135.

7) Dasselbe muss zwischen Ās und Mār an der Nordküste liegen, ist aber sonst in der Literatur nicht bekannt geworden. Auch einige andere Ortschaften, die GEISSLER oben nennt, haben bisher keine weitere Erwähnung gefunden. Einige sind möglicherweise auch verstümmelt wiedergegeben worden.

von dort aus die Fahrt nach der Doré-Bai anzutreten. Noch mit den Vorbereitungen dazu beschäftigt, langte FABRITIUS in seinem Schoner an. Die Einladung zur Mitfahrt schlug jedoch GEISSLER aus, da er die verschiedenen Dörfer an der Nordküste zu besuchen wünschte.

Am 1. Februar wurde das an der gegenüberliegenden Küste von Neu-Guinea liegende Sorong erreicht. Nachdem zweimal stürmischen Wetters wegen die schützende Reede wieder hatte aufgesucht werden müssen, konnte sie am 12. endgültig verlassen werden. Am 13. traf die Prau vor Ās, am 14. vor Mios Maon ein. Die Küste erschien hier überall steil und felsig. „Wasserfälle habe ich noch nie so viele gesehen, als hier bei Aas". Am 15. predigte GEISSLER in dem Dorfe Mār. Einen Tag später gelangte er an die Mios Su [Amsterdam und Middelburg] und am 17. nach Waornum „bei den Menschenfressern" [1]). Am Abend des folgenden Tages wurde bei Sáu Kris gelandet und am 19. bei Sáu Amborbri, von wo aus einige Dörfer besucht wurden, die einige Stunden landeinwärts lagen. Hier war GEISSLER bereits einige Jahre zuvor gewesen, doch diesmal wurden sie verlassen gefunden. Am 20. wurde Sáu Mokrak erreicht und hier war es ein Eingeborener aus Weduri, der den Missionar aufforderte von Zeit zu Zeit dort zu wohnen. Am nächsten Tage wurde die Küste von Amberbaken verlassen und am 23. erfolgte die Rückkehr nach Mánsinam an der Doré-Bai.

Der Missionar C. W. OTTOW hatte einige Tage zuvor sein neu erbautes Haus in Kwawi bezogen.

T. de Casembroot 1861.

Die vom Kapt. Leut. z. See T. DE CASEMBROOT befehligte niederländische Dampfkorvette „Medusa" hatte den Befehl erhalten sich nach den japanischen Gewässern zu begeben. Am 20. Januar 1861 wurde die Reede von Batavia, am 30. diejenige von Amboina verlassen. Nachdem die Gaman-Strasse durchlaufen war, befand das Schiff sich am 8. Februar 2 Seem. nördlich von der Insel Amsterdam, einer der beiden Mios Su, worauf die Feuer gelöscht wurden. Im Osten von Waigëu und in nördlicher Richtung weiter segelnd, befand die „Medusa" sich am 25. Februar erst unter $7^1/_2{}^\circ$ N., $135^1/_2{}^\circ$ E. [2]).

Schiffe **„Citadel van Antwerpen"** und **„Lenieza"** 1861.

Auf die Nachricht hin, dass einige Monate zuvor ein Schiff in der Gaman-Strasse verunglückt sei, lief der Kriegsdampfer „Citadel van Antwerpen" am 4. August 1861 aus der Bai von Amboina aus. An Ort und Stelle angelangt, gelang es nicht Kunde von dem Loose der Mannschaft zu erhalten, so dass unverrichteter Sache die Reede am 14. wieder erreicht wurde. Erst später brachte man in Erfahrung, dass das gescheiterte Schiff die österreichische Bark „Lenieza" gewesen war [3]).

Kapt. **Lass** 1861.

Die von Kapt. LASS geführte Brigg „Wailua" [4]) befand sich am 11. Oktober 1861 im Norden der Insel Ysabel, wo unter 7° 45′ S., 159° 54′ E. die Laars-Untiefe entdeckt wurde.

1) Hiermit sind augenscheinlich die Karoner gemeint.

2) Reizen door de Chineesche Zee en het Westelijk Gedeelte van den Noord Pacific. 2de druk. Utrecht 1879, p. 56.

3) Zakelijk Verslag van de verrigtingen der Nederlandsche Marine in Oost-Indië, gedurende het jaar 1861. Verhandel. en Berigten betrekkelijk het Zeewezen. XXIV. 2e afd. Amsterdam 1864, p. 258.

4) Der Herausgeber der Annales hydrographiques. XXXV. Paris 1863, p. 237, macht daraus ein Schiff „Vailua Lass."

Am 28. bemerkte man während der Nacht im Nordosten von Neu-Guinea, zwischen den Inseln Rook und Lottin, unter 5° 40′ S., 146° 18′ E. eine mit Bäumen bedeckte Sandbank von 1/2 mile im Umkreise, die ebensowenig auf den Karten eingetragen war [1]). Am 5. November gelangte endlich 5 miles im Nordwesten der Nord-Insel (Französische Inseln) eine Sandbank in Sicht, die 1/2 mile breit und 5 miles lang war. Das Merkwürdigste auf ihr aber war eine heisse Springquelle, die noch in einer Entfernung von 20 miles gesehen werden konnte und deren Wasser 150 feet hoch in die Luft geschleudert wurde [2]).

J. Fradin 1861.

Das Schiff „Saint-Michel", Kapt. J. FRADIN, hatte am 26. Mai 1861 den Hafen von Brest verlassen und war am 22. September in Port de France auf Neu-Kaledonien eingetroffen [3]). Nachdem am 19. November die Fahrt nach Singapore angetreten worden war, tauchten am 1. Dezember die Grünen Inseln auf, deren Südspitze zu 4° 38′ S., deren Nordspitze zu 4° 17′ S. bestimmt wurde. Hierauf wurde St. Jan [Feni-Inseln] gesichtet, die aus der Ferne gesehen aus 2 Inseln bestand, doch meinte FRADIN sich noch vor Einbruch der Nacht davon überzeugt zu haben, dass dies auf einer Täuschung beruhte [4]). Am 2. befand der „Saint-Michel" sich unter 3° 43′ S., 151° 12′ E. Par. und kam die Anthony Caens-Insel in Sicht. Am 4. befand dasselbe sich angesichts der Anthony Caens- und Gardenijs-Inseln [5]). An den nächsten Tagen gab das Mittagsbesteck:

6. Dezember . . . 2° 12′ S., 151° 12′ E. Par., 7. . . . 1° 56′ S., 151° 03′ E.
8. „ . . . 1° 41′ S., 151° 07′ E. Par., 9. . . . 1° 03′ S., 150° 34′ E.

Von dem Lyra-Riff hatte FRADIN trotzdem nichts zu bemerken vermocht. Die Möglichkeit seines Bestehens sollte damit aber nicht geleugnet werden, zumal das Schiff in jenem Gebiet von vielen Fischarten umgeben war [6]). Am 25. wurde die Südküste von Mindanao passirt, worauf im 7. Januar 1862 die Ankunft in Singapore erfolgte.

P. A. Polack 1862.

Die Bark „Esmeralda", Kapt. P. A. POLACK, hatte sich im Jahre 1861 auf die Fahrt von Hamburg nach Hongkong begeben. Anfang 1862 ging sie durch die Gilolo-Passage, wich aber nach dem Verlassen derselben von der üblichen Segelroute ab indem sie, statt zwischen 1° 30′ und 3° N. eine östliche Richtung einzuschlagen [7]), die Fahrt unmittelbar in nördlicher oder nordwestlicher Richtung fortsetzte [8]).

---

1) Es ist damit die 1884 aufs neue von der Korvette „Elisabeth" aufgefundene und benannte Insel Heyn gemeint. (Annalen der Hydrographie. XIII. 1885, p. 202).

2) Pacific Ocean. Nautical Notices. Nautical Magazine. XXXII. 1863, p. 53. — Ein vulkanisches Phänomen im Grossen Ocean. Petermanns Mittlg. IX. 1863, p. 112.

3) Renseignements sur quelques points de l'Océan Pacifique, par le capitaine Fradin, commandant de *Saint-Michel*, du 16 mai 1861 au 7 janvier 1862. Annales hydrograph. XXIII. Paris 1863, p. 349—370.

4) St. Jan besteht wirklich der Hauptsache nach aus zwei Inseln, nämlich Ambitlé und Bábase.

5) FRADIN schreibt angesichts „Antoine-Caze [sic!] et Oraison", was keinen Sinn gibt, da beide Bezeichnungen sich auf eine und dieselbe Insel beziehen.

6) Es möge daran erinnert werden, dass RENNECK diese Untiefe in ca. 1° 48′—1° 59′ S., 153° 28′ E. aufgefunden hatte (Nova Guinea. I, p. 321).

7) Nautical Magazine. XXVII. 1858, p. 199—200.

8) P. A. POLACK. The Eastern Route to China or Japan, in the Western Pacific. Nautical Magazine. XXXII. 1863, p. 113—115.

J. J. van Loon 1862.

Die nach Manila bestimmte Bark „Jacobus", Kapt. J. J. VAN LOON, war am 7. Juni 1862 aus Port Jackson ausgelaufen und am 24., nachdem sie in die Torres-Strasse auf dem Wege durch die Bligh-Einfahrt gelangt war, bei der Stephens-Insel vor Anker gegangen. Nachdem am folgenden Tage die Arden-Insel [Garboi] passirt worden war, entdeckte J. J. VAN LOON $2^1/_2$ Seemeilen südwestlich von ihr eine Bank in 9° 54′ S., 143° 8′ 30″ E. und bald darauf eine zweite 9° 53′ 30″ S., 143° 3′ 30″ E. [1]) Abends wurde vor der Double-Insel, nördlich von den Harvey-Klippen geankert und am 26. durch den Prince of Wales-Kanal ausgelaufen [2]).

Sir George F. Bowen 1862.

Der Gouverneur von Queensland, SIR GEORGE F. BOWEN, besuchte an Bord des Kriegsschiffes „Pioneer", Kapt. ROBINSON, Anfang September 1862 die Booby-Insel und deponirte eine eiserne Kiste, die künftig als Postamt dienen sollte [3]).

P. van der Crab 1863.

Klagen über Räubereien gaben den Anlass den Kontroleur P. VAN DER CRAB auf dem Regierungsdampfer „Telegraaf", Kapt. J. HUIJSMAN, nach der Südwestküste von Neu-Guinea zu senden. Am 4. Februar 1863 wurde Amboina verlassen und nach einem kurzen Aufenthalt auf Banda nach der Insel Goram gedampft, wo die Ankunft am 8. erfolgte. Nachdem in dem Dorfe Ondor die erforderlichen Lotsen angeworben waren, wurde noch an demselben Tage die Fahrt fortgesetzt. Bereits am folgenden Morgen kam die gebirgige Halbinsel Kumawa in Sicht, und in der Mittagsstunde fiel der Anker an der Nordküste der Insel Adi. Am Strande bemerkte man einige halbverfallene Hütten und weiter längs desselben ein Haus, das dem Kapita gehören sollte, der aber zur Zeit auf der Insel Karas weilte. Auf dem Weitermarsch wurde endlich auch die Wohnstätte des Radja aufgefunden. Dieser teilte mit, dass vor etwa 6 oder 7 Monaten ein Sengadji im Auftrage des Sultans von Tidore hier gewesen sei, um Zwistigkeiten beizulegen. VAN DER CRAB wagte zu bezweifeln, dass der letztgenannte hiervon unterrichtet gewesen sei, wie er denn überhaupt die Ansprüche des Sultans auf die Oberherrschaft des Gebietes als sehr fraglicher Natur bezeichnete. Wie der Radja noch erzählte, sollten Bewohner von Patimuni häufig mit 10 und mehr Korakoras in diese Gegend kommen, um Räubereien auf den kleineren Inseln zu verüben.

Am 10. wurde die Fahrt nach der Mündung des Karufa-Flusses fortgesetzt, wo indessen die Lotsen nicht genauer bekannt waren. Am Strande konnte nur eine elende Hütte, aber keine Bewohner entdeckt werden. Da behauptet wurde, dass sie gewohnt seien zeitweilig nach der gegenüberliegenden Seite der Kamrau-Bucht überzusiedeln, so dampfte das Schiff

---

1) Auf der englischen Seekarte Torres Strait, North-east and East Entrances, N°. 2422. (Ausgabe 1896) als Jacobus East Shoal 9° 53′ 35″ S., 143° 8′ 50″ E., und Jacobus West Shoal 9° 53′ 15″ S., 143° 3′ 32″ E. eingetragen. J. P. MACLEAR konnte von der erstgenannten, als er 1881 auf dem „Alert" daran vorbeifuhr, nichts entdecken (Berigt aan Zeevarenden 1882, N°. 7/202, p. 53; auch Hydrographic Notice. London 1881, N°. 45).

2) S. DE BOER. Over waarnemingen van den Gezagvoerder J. J. van Loon, en zijne reis door Torres-straat. Verhandelingen en berigten betr. het Zeewezen. XXII. 1ste afd. Amsterdam 1862, p. 467—469.

3) JAMES B. KENNEDY. Route through Torres Strait by Bligh Entrance. Nautical Magazine. XXXII. 1863, p. 584. Als J. A. KENNEDY die Booby-Insel am 8. September aufsuchte, fand er die Lebensmittelvorräte „in a most disgraceful condition" (Nautical Magazine. XXXII. 1863, p. 397).

am 11. dorthin ab. Nachdem an drei verschiedenen Stellen gelandet worden war, ohne Eingeborene anzutreffen, wurde am 12. die Rückfahrt angetreten. Am 14. erfolgte die Ankunft vor Goram. Nach einem Besuch der Inseln Gisser, Ceram Laut, Keffing sowie einiger Ortschaften auf Ceram, traf der „Telegraaf" in der Nacht vom 1. auf den 2. März wiederum in der Bai von Amboina ein [1]).

Jonkheer **W. C. F. Goldman** 1863.

Der Schoner „Fathul Nasar" war im Jahre 1863 von der Regierung gechartert worden, um eine Ladung Kohlen nach Doré zu bringen, und wurde zugleich der Kontrolleur Jhr. W. C. F. GOLDMAN angewiesen sich auf ihm einzuschiffen, um an dem Bestimmungsorte für die Errichtung eines Schuppens Sorge zu tragen. Die Abfahrt war von dem Kapitän, einem Araber, auf den 25. Mai festgesetzt worden, doch wurde sie unter allerlei Vorwänden aufgeschoben, bis er sich endlich am 1. Juni dazu bequemte, den Befehl zum Lichten des Ankers zu geben [2]). Man kann ihm den Mangel an Begeisterung wohl nachfühlen, wenn man erwägt, dass der Ostmonsun bereits zur Herrschaft gelangt war, so dass mit Gegenwinden gerechnet werden musste. Da in Amboina kein Lotse zu haben war, musste zunächst nach Ternate gesegelt werden, wo die Ankunft am 9. erfolgte. Die Weiterfahrt wurde am 17. angetreten. In nördlicher Richtung ging es der Westküste von Halmahera entlang, worauf am 21. die Nordspitze der Insel Morotai gerundet wurde. Ursprünglich hatte man beabsichtigt im Stillen Ozean zwischen 3° und 4° N. die Passatwinde aufzusuchen, doch wurde dieser Plan im Hinblick auf den geringen Wasservorrat und auf die zu begegnenden Untiefen wieder fallen gelassen und daher direkter Kurs nach Doré genommen.

Nachdem der Schoner am 23. auf der Höhe des Kap Salawai an der Nordostküste von Halmahera angelangt war, begannen die Widerwärtigkeiten, die im Einzelnen zu schildern zu weit führen würde. Infolge von Windstillen und Gegenströmungen gelangte der Schoner erst am 16. Juli an der Budd-Insel [3]) vorbei und befand sich am folgenden Tage in der Nähe der Nordküste von Waigëu. Am 23. wurde vor der Insel Gébé geankert [4]) und Wasser eingenommen. Nach dem Verlassen derselben, am 2. August, ging es am 7. zwischen den Inseln Siang und Wajag hindurch. Am 13. befand das Schiff sich unter 4° 6′ N., 135° 40′ E. Obwohl es für 3 Monate Proviant an Bord hatte, waren die Aussichten für den weiteren Verlauf der Fahrt sehr trübe, da die unzähligen Scharen von Schaben und Ameisen bereits ein gewaltiges Loch gefressen hatten. Südsüdöstlich steuernd, kam am 22. August das Kap d'Urville in Sicht. Drei Tage später befand der Schoner sich an der Ostseite der Padaaido-Inseln und segelte von hier aus, begünstigt durch den Ostwind, längs der Nordküste von Japen, fuhr am 27. zwischen den Insel Nufōr und Mios Num hindurch, worauf GOLDMAN mit einem unbeschreiblichen Wonnegefühl endlich im Westen das Arfak-Gebirge vor seinen Augen auftauchen sah. Es war eine herbe Enttäuschung am nächsten Morgen gewahren zu müssen, dass der Schoner

1) Reis naar de zuidwestkust van Nieuw-Guinea, de Goram- en Ceram-Laut-eilanden en oostelijk Ceram. Tijdschr. v. Ind. T. L. en Vk. XIII. Batavia 1864, p. 531—534.

2) Aanteekeningen gehouden op eene reis naar Dorei, (Noordoostkust van Guineë [sic!]) in de maanden Junij, Julij, Augustus en September 1863. Tijdschr. v. Ind. T. L. en Vk. XV. Batavia 1866, p. 475—556.

3) Ile Isolée von DUMONT D'URVILLE (s. oben p. 51, 57).

4) Das Schiff hatte also einen vollen Monat gebraucht, um einen Weg von zurückzulegen, der in gerader Linie 200 km. beträgt.

während der Nacht abgetrieben war und zwar nicht, wie der Kapitän wähnte, in nördlicher, sondern in südlicher Richtung. Statt nach der Doré-Bai zu gelangen, kam das Schiff nach der entgegensetzten Seite des Geelvink-Busens, nämlich in die Wandamen-Bai. Längs der Westküste aufwärts segelnd konnte Doré endlich am 30. August, nach 91 tägiger Fahrt erreicht werden. Die Missionare J. G. GEISSLER, J. W. G. JAESRICH und J. L. VAN HASSELT kamen gleich nach der Ankunft an Bord, um zu berichten, dass sie und ihre Familienmitglieder viel von intermittirenden Fiebern zu leiden hätten. Während des 2. bis 4. September liess GOLDMAN an dem Strande bei dem Dorfe Lonfabé einen Kohlenschuppen bauen, worauf sofort mit dem Löschen begonnen wurde. Die Arbeit ging indessen ausserordentlich langsam von statten und erlitt zudem noch eine Unterbrechung, als das Gerücht ausgesprengt wurde, dass die Arfaker im Anzuge seien und einen Überfall planten. Es währte noch bis zum 17., ehe alle Kohlen untergebracht worden waren.

Wie GOLDMAN noch mitteilt, bestanden die benachbarten Ortschaften Kwawi, Ajambori und Ráudi zu jener Zeit nur noch aus 1 bis 2 Häusern. Zu seinen Ermittelungen gehörte ferner, dass der von der Landschaft Doré an den Sultan von Tidore zu entrichtende Tribut in Schildpatt, Tripang, Ambra und Paradiesvögeln bestand, von denen die letzterwähnten nur gezwungenerweise zur Ablieferung gelangten. Sklaven waren zurückgewiesen worden, doch war seit dem Jahre 1857 überhaupt jegliche Tributzahlung unterblieben. Die einzigen holländischen Firmen, welche hier Handel trieben, waren M. D. RENNESSE VAN DUIVENBODE in Ternate und PHILIP TER HOEVEN in Kema, deren Schiffe sich auf ihren Fahrten nicht auf den Geelvink-Busen beschränkten, sondern sie noch weit nach Osten bis in das Gebiet der Papua Tālandjang ausdehnten [1]).

In der Frühe des 23. September lief der „Fathul Nasar" aus der Doré-Bai wieder aus, befand sich am 26. vor dem Nordeingang der Sélé-Strasse und durchfuhr darauf die Sagewin-Strasse. Als er am 5. Oktober die Insel Buano erreichte, bot sich GOLDMAN die Gelegenheit auf eine Orembai überzugehen, die am 11. auf der Reede von Amboina eintraf.

H. Steffens 1863.

Das Schiff „Hellevoetsluis", Kapt. H. STEFFENS, verliess am 6. Februar 1863 Port Jackson, um zunächst nach der Otago-Bai auf Neu-Seeland zu segeln, wo der Anker am 15. vor Port Chalmers fiel. Nachdem die Fahrt am 16. März fortgesetzt worden war, wurden in der Nacht des 13. April die Laughlan-Inseln gesichtet und tags darauf an der Woodlark-Insel vorbeigesegelt. Am 15. gewahrte STEFFENS unter 8° 16′ S., 151° 37′ E. die Bristow-Inseln, womit die Trobriand-Inseln gemeint waren. Am 19. konnte Kap Ann auf Neu-Pommern gesichtet werden, worauf die Dampier-Strasse am 20. durchfahren wurde. Die Weiterfahrt erfolgte längs der Nordküste von Neu-Guinea. Am 22. steuerte das Schiff nördlich von den Le Maire-Inseln, befand sich am 25. an der Küste des Cyclopen-Gebirges und bereits zwei Tage später angesichts der Insel Supiori. Am 29. konnte Pegun, die südlichste der Mapia-Inseln, deren Mitte zu 0° 48′ N., 134° 17′ E. bestimmt wurde, passirt werden. Unter 2° 31′ N. gelangt, taten sich so heftige SW- und WSW-Winde auf, dass STEFFENS beschloss nach der Nordküste von Neu-Guinea zürückzukehren. Nachdem diese am Morgen des 5. Mai wieder in Sicht gekommen

1) Damit ist das Gebiet der Tanah Merah- und der Humboldt-Bai-gemeint.

war, lief die „Hellevoetsluis" in die Gaman-Strasse ein und ging am 7. vor der Insel Gaman vor Anker, wo sie Besuch von den Eingeborenen erhielt. Auf Grund ihrer Angaben konnte man die einheimischen Namen der folgenden benachbarten Inseln ermitteln: King William-Insel = Ismarta oder Ismansar (lies Mios Mansär oder Jèf Njé); Mansfield-Insel = Grie (lies Kri); Foul-Insel = Waay (lies Djèrif); Pigeon-Insel = Iss (lies Ir); Augusta-Insel = Saphir (lies Safēr). Das grosse, im Osten der King William-Insel gelegene Eiland [1]) wurde Koi genannt. In der Nacht vom 8/9. Mai wurde die Gaman-Strasse verlassen, darauf längs Kofiau, den Bo- und den Obi-Inseln gesegelt, um in die Molukken-Passage zu gelangen. Am 27. Mai konnte der Hafen von Ilo-Ilo auf der Insel Panay (Philippinen) erreicht werden [2]).

L. C. Koster 1863.

Der vom Kapt. Leutn. L. C. KOSTER befehligte niederländische Kriegsdampfer „Djambi" hatte Nieuwediep am 11. Dezember 1862 verlassen und im April des folgenden Jahres Australien erreicht. Nach dem Besuch verschiedener Plätze wurde Sydney am 20. Juni verlassen, um auf dem Wege durch die Torres-Strasse, und zwar durch die Innere Route, nach Java zu gelangen. Am 10. Juli wurde die Booby-Insel erreicht, wo auf Ansuchen der Regierung von N. S. Wales ein aus Sydney mitgebracht eiserner Wasserkessel sowie Lebensmittel niedergelegt wurden [3]).

H. A. Bernstein 1863.

Begeisterung für die Erforschung der Tierwelt der Tropen veranlasste H. A. BERNSTEIN im Jahre 1855 in den Dienst der niederländisch-indischen Regierung und zwar als Direktor des Sanatoriums zu Gadok bei Buitenzorg zu treten [4]). Ein Jahr später vernimmt er, dass die Regierung die Absicht hege Anfang 1857 eine Expedition nach Neu-Guinea zu senden; seine Bemühungen an diesem, schliesslich erst 1858 zur Ausführung gelangten Unternehmen sich beteiligen zu dürfen, schlugen fehl, trotzdem der Generalgouverneur ihm wohlgesinnt war. Doch hatten diese Schritte wenigstens den guten Erfolg, dass H. SCHLEGEL, damals noch zweiter Direktor des Leidener Museums, einen Plan entwarf, den er durch seinen Vorgesetzten am 29. März 1859 dem Kuratorium der Leidener Universität einhändigen liess, in welchem die Wichtigkeit einer naturwissenschaftlichen Durchforschung von Neu-Guinea und den benachbarten Inselgruppen auseinandergesetzt wurde. Zugleich wurde die Aufmerksamkeit auf BERNSTEIN gelenkt, der als die geeigneteste Persönlichkeit zur Ausführung dieses Planes bezeichnet wurde. Der an die Indische Regierung weitergegebene Antrag fiel auf guten Boden, und so erhielt denn BERNSTEIN unter dem 1. August 1860 den Auftrag eine auf die Dauer von 3 Jahren berechnete Reise nach Neu-Guinea und Halmahera zu unternehmen mit der Bestimmung, die von ihm gesammelten Naturalien an das Reichsmuseum in Leiden

---

1) Es ist dies die Heron- oder Hummock-Insel (Nova Guinea. I, p. 259, 283).

2) Reizen van Australië naar Java. 2de druk. Utrecht 1872, p. 61, 94—105, 109. — Reizen door de Chineesche Zee en het Westelijk Gedeelte van den Noord-Pacific. I. Utrecht 2de druk 1879, p. 73, 105—111.

3) Kort verslag der reis van Z. M. Schroef-stoomschip Djambi van Nieuwe Diep naar verschillende havens in Australië en langs de binnenroute van Sydney door Torres-straat naar Batavia, in de jaren 1862 en 1863. Verhandelingen en berigten betr. het Zeewezen. XXIV. 2e afd. Amsterdam 1864, p. 65—83, 149—176. — Booby Island. Tijdschr. Aardrijksk. Genootsch. V. Amsterdam 1881. Meded., p. 81, 82.

4) Seine früheren Bemühungen, um Militärarzt zu werden, waren an seiner hochgradigen Kurzsichtigkeit gescheitert.

abzuführen und ferner Bericht über die Bevölkerung der besuchten Gegenden zu erstatten [1]).

Am 7. November 1860 dampfte er von Batavia ab und traf genau einen Monat später in Ternate ein. Nachdem zunächst Batjan nebst einigen anderen Inseln sowie ein Teil von Halmahera der Gegenstand seiner Forschungen gewesen war, konnte er am 1. Januar 1863 auf zwei Prauen die erste Fahrt nach den Papuanischen Inseln, von Ternate aus, antreten [2]). Längs der Westküste von Halmahera segelnd, erreichte BERNSTEIN gegen Mittag des folgenden Tages das Dorf Pajahé und überschritt, während die Prauen die Fahrt um die Südhalbinsel von Halmahera herum fortsetzten, den nördlichsten Teil zu Fuss. Mangel an Trägern war die Ursache, dass dieser Marsch erst am 7. Januar angetreten werden konnte, worauf die Ankunft in dem an der jenseitigen Küste liegenden Dorfe Weda am nächsten Tage erfolgte. Nachdem am 14. auch die Prauen eingegetroffen waren, wurde die Fahrt längs der Küste der Südosthalbinsel bis Gamsungi fortgesetzt und von dort aus am 24. die nahe dem äussersten Ende liegende Insel Muor erreicht, wo er wegen stürmischen Wetters bis zum 28. liegen bleiben musste. Gegen Abend des letzterwähnten Tages segelte er in südlicher Richtung nach der Insel Gébé weiter, deren Westspitze die Prauen am folgenden Tage erreichten, um hinter dem Kap Boótja gegenüber der Insel Fau vor Anker zu gehen. Am 2. März wurde die Fahrt fortgesetzt und, nachdem zwei Tage auf die Untersuchung der Insel Gag verwendet worden waren, ging es in östlicher Richtung weiter nach dem 4—5 Meilen entfernten Eiland Nu. Nach dem Durchfahren der schmalen Meerenge zwischen Batan Palé und Menjaifun [3]) gelangte BERNSTEIN am Abend des 4. an die von etwa 10 Familien bewohnte Insel Biantji [4]). Wie er hier ermittelte, war das grössere und gebirgige, westlich davon liegende Tomogoi [5]), ebenso wie die vielen kleinen, in der nächsten Umgebung liegenden Inseln, unbewohnt. Einer Perlenbank hatte das unweit des Strandes in der Nähe befindliche Eiland Mustika seinen Namen zu verdanken.

Am 7. März konnte eine unmittelbar an der Westküste von Gaman liegende Insel erreicht werden, die aber, des schlechten Wetters wegen, erst 2 Tage später wieder verlassen wurde. Längs der Südwest- und Westküste von Gaman weitersegelnd, traf BERNSTEIN nachmittags vor dem Dorfe Bèsir ein, das die Bewohner infolge einer Pockenepidemie, mit Ausnahme zweier Familien, verlassen hatten. Am 10. umschifften die Prauen das Südkap von Gaman mit dem an ihm liegenden Dorfe Fruin und kamen im Laufe des Nachmittags noch vor Umka [Omka] [6]), an der Südküste von Waigëu vor Anker. Der Sengadji war mit dem grössten Teile der Bevölkerung zurzeit abwesend, doch bestand das Dorf überhaupt nur aus 7 Hütten, von denen 3 verlassen und halbverfallen waren. Die Arbeiten wurden nicht allein dadurch

1) H. J. VETH. Overzicht van hetgeen, in het bijzonder door Nederland, gedaan is voor de kennis der Fauna van Nederlandsch Indië. Leiden 1879. Inaug. Diss. p. 131—137. — S. C. J. W. VAN MUSSCHENBROEK. Dagboek van Dr. H. A. Bernstein's laatste reis. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (4) VII. 1883, p. 5.

2) H. A. BERNSTEIN. Voorloopige mededeelingen nopens reizen in den Molukschen Archipel. Tijdschr. v. Ind. T. L. en Vk. XIV. Batavia 1864, p. 446—495., Wiederabdruck: Nederlandsch Tijdschr. voor de Dierkunde. II. Amsterdam 1865, p. 371—375. Leider ist der Aufsatz, dessen Korrektur nicht von B. selbst besorgt wurde, durch zahllose Druckfehler entstellt worden. — C. E. MEINICKE. Dr. Bernstein's Reisen in den nördlichen Molukken. Petermanns Mittheilungen XIX. 1873, p. 207, 213—216 m. Taf. 11. — OTTO FINSCH. Bericht über die Reisen Dr. H. A. Bernstein's im Osten der Molucken in den Jahren 1861—1863. Zeitschr. f. allgem. Erdkunde. N. F. XIX. Berlin 1865, p. 13—31.

3) Mumai Sepatan bei BERNSTEIN.

4) Biansi nach J. W. VAN HILLE.

5) Temaguju nach J. W. VAN HILLE.

6) Eigentlich Napirboi (s. oben, p. 111).

erschwert, dass BERNSTEIN von der Malaria heimgesucht wurde, sondern dass auch von der 18 Personen zählenden Bemannung nicht weniger als 12 innerhalb einer Woche erkrankten. Später gesellte sich bei einigen Leuten noch die Beri-Beri hinzu. Auch der Gesundheitszustand der Bevölkerung liess viel zu wünschen übrig; so starben auf der kleinen von 20—30 Seelen bewohnten kleinen Insel Sáunek Besar, die Umka gegenüberliegt, innerhalb derselben Zeit nicht weniger als 6. Wenige Tage nach BERNSTEIN's Ankunft kehrte der Sengadji zurück und eine Woche später erschien auch der Radja von Waigëu, der im dem Dorfe Sam-Sam, nahe dem nördlichen Ende der tiefen Bucht Tip Majalibit, gewöhnlich Telaga Waigëu genannt, wohnte, der aber auch in Umka ein Haus sein eigen nannte. Das Entgegenkommen, das BERNSTEIN von seiten der Häuptlinge zuteil wurde, war sehr geringfügiger Art, so dass er nicht mit Unrecht vermutete, dass der Sultan von Tidore trotz seines offiziellen Empfehlungsschreibens geheime Anweisungen gegeben habe, die etwas anders lauteten. Als ein weiterer, die Untersuchungen erschwerender Umstand trat hinzu, dass die Berge, welche die Bucht umgeben, steil waren, so dass auch das Binnenland wenig zugänglich war. Da der Gesundheitszustand sich immer mehr und mehr verschlechterte, sah BERNSTEIN sich zur Rückkehr gezwungen.

Am 6. Mai wurde Umka wieder verlassen, worauf abends bei der Insel Jèf Fruin geankert und das an der Südostecke von Gaman gelegene Dorf Bèsir [Bèsëu] besucht wurde. Von hier aus wurde am 8. ein Ausflug nach Mios Mansār [King William's Island] unternommen, das hinsichtlich seiner Fauna und geologischen Beschaffenheit grosse Ähnlichkeit mit Gaman und der Südküste von Waigëu zeigte. Die Ufer bestehen aus steil abstürzenden Kalksteinfelsen. Nach der Rückkehr nach Bèsir wurde hierauf am 11. die Fahrt durch die Kabu-Strasse, also längs der Nordküste von Gaman, wo ebenfalls Kalksteinberge zutage traten, fortgesetzt. Nachmittags gegen 3 Uhr wurde eine Stelle erreicht, wo die Meerenge nicht mehr als 30 bis 40 Fuss breit war, worauf innerhalb einer halben Stunde das offene Meer erreicht wurde. Nachdem in einer kleinen Bucht an der Westküste von Waigëu übernachtet worden war, segelte BERNSTEIN weiter und legte mittags bei der kleinen Insel Paniki [1]) an, wo viele Fledermäuse vorkommen sollten, die aber nicht gefunden wurden. Abends trafen die Prauen auf Biantji ein. Am 13. des Mittags befand BERNSTEIN sich bei dem Eiland Kalapa, nahe der Südostküste von Tomogoi, und erreichte darauf noch im Laufe des Abends die bereits oben erwähnte Insel Nu. Am 14. Mai ging es nach Gag, wo er auch noch den folgenden Tag über liegen blieb, um alsdann über Gébé nach Muor zu fahren, welches letztere, ungünstiger Witterungsverhältnisse wegen, erst am 22. erreicht werden konnte. Am 24. wurde nach der Südostspitze von Halmahera und nunmehr längs der Südküste dieser Halbinsel gesegelt, um darauf, nach Umschiffung der Südhalbinsel, längs der Westküste von Halmahera nach Ternate zurückzukehren, wo die Ankunft am 18. Juli erfolgte.

Gründung der Niederlassung Somerset 1864.

Im Jahre 1864 entsandte die britische Regierung das von Kapt. J. CARNEGIE befehligte Kriegsschiff „Salamander" nach Australien, um hier an der Nordspitze, unweit des Kap York,

1) Taniki bei BERNSTEIN, was aber augenscheinlich ein Druckfehler von Faniki ist.

die Niederlassung Somerset zu gründen, was am 1. August geschah [1]). Zu ihrem Schutze wurden 21 Marinesoldaten mit einem Offizier und einem Arzt für die Dauer von 3 Jahren zurückgelassen. Die Regierung der jugendlichen Kolonie Queensland hatte bereits seit 1860 Anstrengungen gemacht die Kolonisirung ihres Gebietes auf die tropischen Regionen auszudehnen; sie war es auch gewesen, die die Gründung der obenerwähnten Niederlassung aus politischen, kommerziellen und nicht zum wenigsten aus philanthropischen Rücksichten bei den zuständigen Behörden im Mutterlande befürwortet hatte. Die als Zufluchtsort für Schiffbrüchige zwei Jahrzehnte hindurch dienende Booby-Insel hatte, da sie unbewacht war, ihren Zweck nur unvollkommen erfüllt, indem die Vorräte nur zu oft von vorbeifahrenden Schiffen geplündert wurden. Aber auch Somerset sollte den gehegten Erwartungen nicht entsprechen. In den Jahren 1864—66 waren z. B. nicht mehr als 40 Leute von der Bemannung dreier gescheiterter, britischer Fahrzeuge hier gelandet, von denen nur eines etwas von der Existenz Somerset's gewusst hatte. Als Handelsstation erwies sich die Niederlassung ebensowenig geeignet, weil ihr das Hinterland fehlte und die Reede wenig brauchbar war. Von den 50—80 jährlich durch die Torres-Strasse gehenden Schiffen wurde sie denn auch nur dann berührt, wenn das eine oder andere einen besonderen Auftrag dazu erhalten hatte. Von grossem Werte sollte sie in ihrer Eigenschaft als Hauptquartier für die allmählich aufblühende Tripangfischerei in der Torres-Strasse werden [2]) und die Hoffnung war nicht unberechtigt, dass der Ort in Zukunft auch noch für den Handel mit Neu-Guinea und den benachbarten Inseln Bedeutung gewinnen würde.

J. J. Geissler und **J. W. G. Jaesrich** 1864.

Die östlich vom Kap der Guten Hoffnung liegende, merkwürdige Landschaft Amberbaken, obwohl bereit 1730 erwähnt [3]), war erst durch G. J. FABRITIUS bekannt geworden [4]), und dieser war es auch gewesen, der sie von Anfang an den Missionaren als ein geeignetes Feld ihrer Tätigkeit empfohlen hatte. Es währte jedoch bis zum Jahre 1864, ehe jene mit diesem Gebiet näher bekannt wurden. Am 30. November fuhren J. G. GEISSLER und J. W. G. JAESRICH [5]) auf einer Prau von der Doré-Bai ab und kehrten am 11. Dezember wieder zurück. Sie waren nach der Landung landeinwärts gewandert, fanden aber die Bewohner in weit zerstreuten, kleinen Niederlassungen auf schwer zugänglichen Bergabhängen hausend, um sich auf diese Weise möglichst vor den fortwährenden Überfällen der umliegenden Landschaften zu schützen. Es wurde daher davon abgesehen hier eine Missionsstation anzulegen [6]).

---

1) G. BOWEN. A Communication containing Reports upon the Formation of a New Settlement at Cape York, at the Northernmost point of the Australian Continent; and upon the completion of the Survey of the Inside of the Great Barrier Reef, off the North-east Coast. Proceed. R. Geogr. Soc. VIII. London 1864, p. 114—118. — G. BOWEN. Notes on the New Settlement of Somerset, near Cape York. Proceed. R. Geogr. Soc. IX. 1865, p. 76—79. — J. JARDINE. Description of the Neighbourhood of Somerset, Cape York. Australia. Journal. R. Geogr. Soc. XXXVI. 1866, p. 76. — ALEXANDER RATTRAY. Notes on the Physical Geography, Climate and Capabilities of Somerset and the Cape York Peninsula, Australia. Journ. R. Geogr. Soc. XXXVIII. 1868, p. 370—411. 2 Maps.

2) Kapt. EDWARDS aus Sydney errichtete in dem nämlichen Jahre bereits auf der Darnley-Insel eine Station für den Tripangfang (J. Jardine. l. c. pag. 84). Wie erinnerlich (s. oben pag. 67—68) endete der erste im Jahre 1846 unternommene Versuch dieser Art mit der Ermordung der Mannschaft.

3) Nova Guinea. I, p. 175.

4) Siehe oben, p. 83.

5) JAESRICH war 1861 nach Neu-Guinea gekommen, das er 1865 wieder verliess. Er starb bereits am 27. April 1866 auf der Insel Letti (Südwest-Inseln).

6) Berigten van de Utrechtsche Zendingsvereeniging. V. Utrecht 1864. N°. 10, p. 14—15.

H. A. Bernstein 1864—65.

Am 18. Oktober 1864 trat BERNSTEIN auf zwei Prauen und in Begleitung des tidorischen Leutnants DIODATI seine letzte Fahrt an. Ein Teil seines Tagebuches wurde einige Jahre nach seinem Tode, durch Druckfehler stark entstellt, veröffentlicht [1]). Erst sehr viel später veranstaltete S. C. J. W. VAN MUSSCHENBROEK eine sorgfältige und vollständige Ausgabe [2]).

Von Ternate aus segelte BERNSTEIN über Maré, Makjan, Kajoa und Laluin nach der Westküste der südlichen Halbinsel von Halmahera, umschiffte sie und traf am 30. vor Weda ein. Da hier einige Matrosen wegliefen, musste Ersatz geschafft werden, so dass erst am 4. November wieder ausgesegelt werden konnte. Längs der Südküste der Südosthalbinsel wurde die Fahrt fortgesetzt, am 8. November die Patani-Spitze, das Kap Tutuli [3]), erreicht und von dort, nachdem die kleine Insel Muor und ferner Gébé passirt worden war, nach Gag gesteuert. Am 14. segelte BERNSTEIN in östlicher Richtung weiter, berührte zunächst die Nordküste von Ju [Dju] oder Waglol [4]) und durchfuhr alsdann die zwischen Batan Palé und Mumai Sepatan [Menjaifun] befindliche Meerenge. In östlicher Richtung ging es weiter an Tomogoi [Tumagu] vorbei nach Biantji [Biansi] oder Mutu Besar, welche Insel unweit der Westküste von Waigëu liegt [5]). In der Frühe des 16. wurde wieder ausgelaufen and mit südlichem Kurs gegen Mittag die Südwestspitze der Insel Lauwi Aisi erreicht, um kurz darauf die Fahrt nach Gaman fortzusetzen, wo in einer kleinen Bai an der Südwestspitze, die durch ein kleines vorliegendes Eiland beschützt wird, übernachtet wurde. Am Morgen des 17. gingen die Prauen in östlicher Richtung weiter, passirten das niedrige Eiland Kalaúsi und gelangten an der Westspitze von Mios Mansar [Jè Njé] vorbei nach den Wai-Inseln. Die westlichste von diesen das Augusta-Eiland [Safēr], konnte innerhalb einer Stunde erreicht werden. Als darauf nach der zweiten, dem Pigeon- oder Duiven-Eiland [Ir], gesegelt wurde, konnte kein Ankergrund gefunden werden, weshalb BERNSTEIN die Nacht über bei einer Untiefe unweit des Nordostkaps blieb. Am Mittage des 18. erreichte er die Nordküste von Batan Tá [Batantá], wo er landete und am nächsten Tage das Nordostkap [Makoi] dieser Insel umschiffte, um nach dem Passiren der Insel Duf, bekannter unter dem Namen Snapan [Sĕnapan], nach Samaté, dem Hauptort der Insel Salawati zu gelangen. Das Dorf zählte 14 Häuser, die teils auf Pfählen im Wasser standen, teils auf dem Strande errichtet worden waren. Nach eintägigem Aufenthalte durchquerten die Prauen in der Frühe die Sakabu-Strasse [6]), um die an der Nordwestecke von Neu-Guinea liegende Insel Döm aufzusuchen. Hierher hatten infolge der im Jahre 1860

---

1) Mededeelingen nopens reizen in den Indischen Archipel (1864). Tijdschr. voor Ind. T. L. en Vk. XVII. Batavia 1869, p. 79—109., s. ferner C. E. MEINICKE. Dr. Bernstein's Reisen in den nördlichen Molukken. Petermanns Mittlg. XIX. 1873, p. 213—216. — E. VON MARTENS und O. FINSCH. Zur Erinnerung an Dr. H. A. BERNSTEIN. Journal für Ornithologie. XIV. Berlin 1866, p. 130—139.

2) Dagboek van Dr. H. A. BERNSTEIN's laatste reis van Ternate naar Nieuw-Guinea, Salawati en Batanta 17 October 1864—19 April 1865. Bijdr. tot de T. L. en Vk. (4) VII. 's Gravenhage 1883, p. 1—258 m. Karte.

3) Es dies das aus der Verstümmelung des Wortes Maba entstandene sogen. Kap Tabo (Nova Guinea. I, p. 129).

4) THOMAS FORREST unterscheidet auf seiner Karte Waglol und Yu als zwei verschiedene Inseln. (A Voyage to New Guinea and the Moluccas. London 1779, p. 94), siehe dagegen die Karte von J. W. VAN HILLE (Tijdschr. Kon. Nederlandsch Aardr. Gen. (2) XXIII. 1906, N°. IX).

5) Diese Insel wurde erst im Oktober 1904 wieder von J. W. VAN HILLE aufgesucht. (Reizen in West-Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Ned. Aardr. Gen. (2) XXIII. 1906, p. 487).

6) Es ist dies der Name für den nördlichen Teil der Sélé-Strasse, der von der Insel Sakabu, nicht Lakabes, wie VAN MUSSCHENBROEK irrigerweise schreibt (l. c. pag. 85, 92, 93), herrührt.

herrschenden Pockenepidemie die Bewohner des auf dem gegenüberliegenden Festlande befindlichen Dorfes Sorong ihren Wohnsitz (12 Häuser) verlegt, und dieses ist der Grund, dass die Insel vorwiegend unter diesem Namen angeführt wird. BERNSTEIN liess sich noch im Laufe des Tages nach der nahen Neu-Guinea-Küste rudern, um einen Platz für die in den folgenden Tagen zu errichtenden Hütten auszuwählen. Der Hauptzweck war die Fauna dieses Gebietes zu studiren und Sammlungen anzulegen. Da BERNSTEIN durch die sich wiederholenden Krankheitsanfälle häufig zum Stillliegen verurteilt war, so fiel die letztere Aufgabe im wesentlichen seinen Jägern zu. Nachdem die nächste Umgebung sowie die Inseln Dōm, Ram und Sop abgesucht worden waren, wurde am 2. Januar 1865 in die Mündung des Ramui eingelaufen, um nach einstündiger Fahrt in nordöstlicher Richtung bei der erbauten Hütte einzutreffen. Am 12. wurde aufgebrochen und nach einer weiter stromaufwärts errichteten Hütte, die 200 Fuss über der Ebene des Ramui lag, marschirt. Unterwegs berührte man die Stelle, an der ein noch von CHARLES ALLEN besuchtes Dorf gestanden hatte, das aber der Blatternepidemie wegen verlassen worden war. Am 14. unternahm BERNSTEIN eine Wanderung aufwärts im Bett des Ramui und fand in ihm überall Granit zutage tretend, der im Unterlauf bereits in Gestalt zahlreicher Gerölle beobachtet worden war. Auch ein Block krystallinischen Kalksteins fand sich vor. Am nächsten Tage erfolgte die Rückkehr nach der vorigen Station, die 14 Tage später abermals verlassen wurde, um nach dem Strande zurückzukehren und die Vorbereitungen für die Abreise zu treffen. Bereits durch sein körperliches Leiden hatte sich BERNSTEIN's eine Misstimmung bemächtigt, die noch eine Förderung dadurch erfuhr, dass durch das andauernd regnerische Wetter das Trocknen der Felle und Vogelbälge grosse Schwierigkeiten bereitete. Gradezu aufs höchste erbittert wurde er aber, weil die Eingeborenen ihm den Aufenthaltsort einiger besonders seltener Paradiesvögel nicht verraten wollten, was ihnen doch nicht zu verargen war. Als nun gar in der Frühe des 13. sechs auf Gébé angeworbene Matrosen, aus Furcht darüber, dass sie nach der so übel angeschriebenen Bĕrau-Bai fahren sollten, verschwunden waren, lief die Schale des Zornes über. BERNSTEIN liess dem Sengadji von Sorong durch den tidorischen Leutnant mitteilen, dass er für Ersatz Sorge zu tragen, unter allen Umständen aber zu erscheinen und vorläufig bei ihm zu bleiben habe. Der diesen begleitende Imam (Priester) suchte um die Erlaubnis nach auf Dōm nach Leuten zu suchen, kehrte aber alsbald mit der Nachricht zurück, dass niemand zu finden sei. Nunmehr liess BERNSTEIN beide Männer fesseln und nach seiner Prau bringen, aber nicht lange war dies geschehen, als wildes Geschrei von Eingeborenen, die sich zu einem Überfall anschickten, ertönte. BERNSTEIN war in diesem Augenblicke wehrlos, da seine Jäger abwesend waren und er selbst nur einen ungeladenen Revolver zur Hand hatte. Während der tidorische Leutnant und der zweite Sengadji von Dōm der Menge entgegen gingen, um sie zu beruhigen, konnte er sein Gewehr laden. Einige Leute von der Bemannung, die beim Erscheinen der Eingeborenen weggelaufen waren, wurden durch Zurufen veranlasst eine Lila [1]) zu laden und in der Richtung des Gebüsches, in welchem die Angreifer sich befanden, abzufeuern. Kaum war der Schuss gefallen, als die Truppe heulend auseinander stob, einen oder möglicherweise auch zwei Tote zurücklassend [2]).

1) Es sind dies lange Kanonenrohre mit sehr kleiner Seele, die im Indischen Archipel sehr verbreitet sind.

2) Zweifelsohne war dies eine unbesonnene Tat. Was aber J. E. TEYSMANN (P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA. Reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea 1879, p. 57) und C. B. H. VON ROSENBERG (Reistochten naar de Geelvinkbaai. 1875, p. 17) darüber berichten, stammt aus trüber Quelle. Letztgenannter nannte BERNSTEIN früher seinen Freund (Nat.

Die Nacht verlief ungestört. Auf Wunsch eines auf Dōm wohnenden tidorischen Prinzen gab BERNSTEIN den Gefangenen die Freiheit wieder, worauf er die verlangten Ruderer für die Überfahrt nach Salawati erhielt. Am Morgen des 15. wurde von Dōm abgefahren und Samaté mittags erreicht. Nachdem die für die Weiterreise benötigten Matrosen angeworben worden waren, gingen die Prauen am nächsten Tage längs der Ostküste von Salawati in südlicher Richtung weiter. Am 16. wurden kleine niedrige und morastige Inseln passirt, worauf bald die wenigen Häuser von Sélé (?), von denen das grösste dem Radja von Salawati gehörte, in Sicht kamen. Hier blieben die Prauen bei einem in der Nähe befindlichen Eiland bis zum Morgen des 19. liegen, um darauf nach der gegenüberliegenden Küste von Neu-Guinea zu rudern, wo die Jäger hofften, für die kümmerliche Ausbeute der letzten Tage entschädigt zu werden. Bald nachdem sie den Strand betreten hatten, wurden sie durch ein Unwetter wieder vertrieben. Die Sélé-Strasse wurde zum zweitenmale gequert und abends bei der Insel Sabah, unweit des Dorfes Segèt und nahe der Südwestspitze von Salawati, Kap Menonket, geankert.

In der Frühe des 20. ging es in westlicher Richtung weiter, und die Prauen trafen bereits im Laufe des Vormittags vor Sailolof ein. Dieser Ort lag an einer nach SE., SW. und WNW. geöffneten Bai, die jedoch von dem Meere durch ein nur eine schmale Fahrrinne besitzendes Riff getrennt war. Er zählte damals, mit Ausnahme der Moschee, 22 Häuser. BERNSTEIN liess sich in der Nähe nieder und wurde hier aufs neue durch Krankheit niedergeworfen. Erst am 3. März hatte er sich soweit wieder aufgerafft, dass wenigstens die Weiterfahrt angetreten werden konnte. Nach Ablauf von einer Stunde wurde in nördlicher Richtung eine flache Bucht, vor deren Landzunge eine Insel lag, erreicht. Es ist dies die Stelle, an der Sailolof früher gelegen hatte. Nördlich von dem bald darauf folgenden Kap Sĕbran gingen die Prauen bei einer kleinen Insel vor Anker. Am 4. wurden die Eilande Kabui und Pandjang und alsdann das Kap Kapatbo, der südliche Vorsprung der ziemlich grossen Kalwal-Bai, passirt, um nach dem aus wenigen Hütten bestehenden Dorf Kalwal zu gelangen, das am nördlichen Ende der erwähnten Bucht lag. Da BERNSTEIN die Absicht hegte, einen Monat hier zu bleiben, so wurde am nächsten Tage mit dem Bau einer Hütte begonnen. Da die Anfälle sich stetig wiederholten, vermochte er nicht viel auszurichten, und gänzlich erschöpft begab er sich am 23. wieder an Bord. Am nächsten Morgen war Kap Dadi, die Westspitze von Salawati, erreicht worden. Alsdann ging es in östlicher Richtung durch die Sagewin-Strasse, um im Laufe des Nachmittags an der Nordküste von Salawati und zwar westlich von dem Eiland Wajam zu landen. In dieser Gegend blieb BERNSTEIN bis zum 1. April. Er hatte inzwischen sein Ende herankommen sehen und dementsprechend seine letzten Verfügungen getroffen. Denn während des noch herrschenden Westmonsuns war jegliche Hoffnung Ternate erreichen zu können, abgeschnitten.

An dem genannten Tage wurde die Sagewin-Strasse gequert und darauf längs der Südküste von Batan Tá gesegelt, um in der Labuan Kompani [Kompanie-Bucht] vor Anker zu gehen. Am Morgen des 14. ging es abermals durch die Sagewin-Strasse nach der Insel Duf [Snapan], auf der BERNSTEIN am 19. April seinen letzten Atemzug tat. Seiner letztwilligen Verfügung

---

Tijdschr. XXV. 1863, p. 148), seitdem dieser aber VON ROSENBERG eine wohlverdiente Abfertigung hatte zuteil werden lassen (Nat. Tijdschr. N. Ind. XXVII. 1864, p. 292), wendete sich das Blatt. Es wurde keine Gelegenheit verabsäumt BERNSTEIN etwas am Zeuge zu flicken, allerdings erst nachdem dieser ein toter Mann war.

zum Trotz wurde er nicht an Ort und Stelle bestattet [1]), sondern die Leiche nach Ternate gebracht, wo sie am 14. Mai eintraf. Nachdem die Todesursache — ein Leberabszess — festgestellt war, fand BERNSTEIN seine letzte Ruhestätte auf dem europäischen Friedhof.

Schiff „**Marina**" 1865.

Das englische Schiff „Marina" scheiterte im Jahre 1865 in der Torres-Strasse unter 10° 27′ 30″ S., 142° 22′ 15″ E. auf einem Riff, das seinen Namen zu Ehren desselben erhielt [2]).

J. L. van Hasselt und **Franz Mosche** 1866.

Am Anfang des Jahres 1866 langten die beiden Missionare RUDOLF BEYER [3]) und FRANZ MOSCHE in der Doré-Bai an. Im Hinblick auf die Gründung neuer Missionsstationen unternahm der letztgenannte mit J. L. VAN HASSELT eine Fahrt durch einen Teil des Geelvink-Busens. Am 1. Mai wurde Mánsinam in einer Prau verlassen und am 3. die Westküste von Mios Wār [4]) erreicht. An demselben Tage konnte noch bei dem an der Ostküste liegenden Dorf, deren Bewohner einen Missionar in ihrer Mitte wünschten, gelandet werden. Am nächsten Tage wurde nach der Insel Rōn gefahren, wo der Aufenthalt im Dorfe Jendé bis zum 5. währte. Hierauf statteten beide noch den an der Küste von Neu-Guinea liegenden Ortschaften Jopengār, Jáur und Napan einen Besuch ab, worauf am 12. nochmals auf Mios Wār gelandet und alsdann nach Mánsinam heimgekehrt wurde [5]).

Max Thenau 1866.

MAX THENAU „ein strebsamer jungen Mann, der sich zur Lebensaufgabe gemacht hat, an der Erforschung des Erdballs theilzunehmen", reiste 1866 nach Australien ab, wo er am 20. August in der Moreton-Bai auf Queensland eintraf. Von hier aus gedachte er sich zunächst nach Rockhampton zu begeben, um später das Innere Australiens oder Kap York aufzusuchen. Allerdings war es nicht seine Absicht sich hier lange aufzuhalten, sondern vielmehr darum zu tun „die für seine Zwecke mehr versprechenden Inseln Neu-Guinea und Borneo zu besuchen" [6]). Es ist mir nicht bekannt geworden, ob diese Pläne jemals zur Ausführung gelangt sind.

Alfred Tetens 1866.

ALFRED TETENS war Jahre lang Steuermann auf dem Schiffe von ANDREW CHEYNE gewesen, eines Mannes, der im westlichen Teile des Stillen Ozeans, besonders auf den Palau-Inseln, wo er auch sein gewaltsames Ende finden sollte [7]), eine führende Rolle gespielt hat. Im Jahre 1865 nach Hamburg zurückgekehrt, wusste TETENS die Aufmerksamkeit des Grosskaufmannes J. C. GODEFFROY auf die von den Karolinen zu ziehenden Handelsvorteile zu lenken. Er hat auf diese Weise den Anstoss zu dem sich später mehr und mehr entwickelnden Süd-

1) Es geschah dies aus Furcht vor der Beschuldigung, dass der Tod kein natürlicher gewesen sei.

2) Nautical Magazine. XXXV. 1866, p. 501. — Rocher Marina. Annales hydrogr. XXIX, 1866, p. 456. — Australia Directory. Vol. III. 3d ed. 1879. Revised Supplement. London 1887, p. 89.

3) Dieser wandte nach zweijähriger Anwesenheit der Mission den Rücken, traf 1869 wieder in Europa ein und ging später nach Amerika.

4) Mios = Insel, Wār = Wasser. Unweit der Ostküste findet sich eine warme Quelle.

5) Neu-Guinea. Die Biene auf dem Missionsfelde. XXXIV. Berlin 1867, p. 5—7.

6) THENAU's naturw. Reise nach Australien und dem Indischen Archipel. Petermanns Mittlg. XIII. 1867, p. 28.

7) CARL SEMPER. Die Palau-Inseln. Leipzig 1873, p. 236—254. — G. GERLAND. Das Aussterben der Naturvölker. Leipzig 1868, p. 140—141.

seehandel dieser Firma gegeben, die in der heutigen Deutschen Handels- und Plantagen-Gesellschaft der Südsee ihre unmittelbare Nachfolgerin gefunden hat.

Ende August 1865 verliess die von TETENS geführte Brigg „Vesta" den Hafen von Hamburg [1]). Im Indischen Archipel nahm sie ihren Kurs nördlich von den Sunda-Inseln und gelangte auf dem alten Wege der Pitt-Passage in die Gaman-Strasse, wo 150 Tage nach der Abfahrt auf der Insel Batan Tá gelandet wurde. Auf der Weiterfahrt landete TETENS auch an der Nordküste der Nordwesthalbinsel von Neu-Guinea, um nach ethnographischen Gegenständen zu fahnden, doch fand er nur einen menschenleeren Strand. Er machte sich hier den Scherz die hamburgische Flagge zu hissen und träumte bereits von einem Tetens-Land, als bewaffnete Eingeborene nahten, vor denen er sich samt der Flagge wieder aus dem Staube machte.

Nach einem Besuch der Palau-Inseln ging der Kurs nach Jap [Yap], von wo aus nach Übernahme von 100 Eingeborenen mit ihren Kanus die geplante Reise nach den Ninigo-[Echiquier-] Inseln angetreten wurde. Durch widrige Strömungen bis nach der Neu-Guinea-Küste getrieben, gelang es der „Vesta" endlich das Ziel zu erreichen, doch musste erst noch ein Orkan überstanden werden, ehe die Boote für den Tripangfang ausgesetzt werden konnten. TETENS gibt auch eine Schilderung von einer feindlichen Begegnung mit den Eingeborenen, bei welcher Gelegenheit 100 Kanus in Schlachtordnung herangerückt kamen. Von den Ninigo wurde nach Jap zurückgekehrt und darauf nach Hongkong gesegelt. Von hier aus ging die „Vesta" über die Palau-Inseln nach den Luf-[Hermit-] Inseln, wo es beim Anlaufen der Hauptinsel zu einem Kampf mit den Eingeborenen kam und auch TETENS durch einen Speerwurf verwundet wurde [2]). Hierauf wurde, nach einem abermaligen Besuch der Palau-Inseln, Hongkong aufs neue aufgesucht und alsdann die letzte Fahrt nach den Inseln des Stillen Ozeans angetreten, die sich jedoch auf die Karolinen beschränkte. Am 3. November 1867, vor Jap liegend, ging eine im Boote liegende Büchse los und zerschmetterte TETENS den Oberschenkel, wodurch seine Tätigkeit ein unfreiwilliges Ende fand. Von Hongkong aus trat er am 28. Februar 1868 die Heimfahrt an [3]).

Wenn man die Ergebnisse der während dieses 38 jährigen Zeitraumes unternommenen Fahrten überblickt, so springt unmittelbar ins Auge, dass die Resultate hinter denen der vorhergehenden Periode weit zurückstehen.

Die Kenntnis der Papuanischen Inseln und ein sehr kleiner Teil der Westküste erfuhr eine Förderung, besonders in Hinsicht auf ihre Fauna, durch die Untersuchungen von A. R. WALLACE und H. A. BERNSTEIN. Das Bild des Mac Cluer-Golfs, wie es von JOHN

1) ALFRED TETENS. Eine Episode aus dem Seemannsleben. Hansa. Zeitschr. f. Seewesen. VI. Hamburg 1869, p. 1173. — Vom Schiffsjungen zum Wasserschout. Erinnerungen aus dem Leben des Capitäns ALFRED TETENS. Nach seinen Aufzeichnungen verfasst von S. STEINBERG. Hamburg 1889, p. 205—262. — J. D. E. SCHMELTZ. Alfred Tetens † [13. Januar 1903]. Internationales Archiv für Ethnographie. XVI. Leiden 1904, p. 78—80. — J. D. E. SCHMELTZ und R. KRAUSE. Die ethnographisch-anthropolog. Abtheilung des Museum Godeffroy. Hamburg 1881, p. 79—84, 457—459, 615—616. Die von TETENS aus den Echiquier- und Hermit-Inseln gesammelten Schädel hat R. VIRCHOW kurz beschrieben (Zeitschr. f. Ethnologie. VIII. Berlin 1876, p. (292)—(293).

2) Dieser Besuch dürfte bereits im Jahre 1867 stattgefunden haben. TETENS selbst hat es unterlassen genauere Zeitangaben zu machen. Auch darf nicht verschwiegen werden, dass seine Mitteilungen nicht auf völlige Zuverlässigkeit Anspruch erheben dürfen, da er dem Jägerlatein nicht ganz abhold war.

3) TETENS starb als Wasserschout von Hamburg am 13. Januar 1903.

MAC CLUER 1791 entworfen wurde, blieb unverändert. Der zwischen dieser Bucht und der Nautilus-Strasse liegende Küstenteil wurde gelegentlich der DUMONT D'URVILLE schen Expedition im Vorbeifahren aufgenommen. Nur die unweit dieser Küste liegenden Karas-Inseln wurden durch den Besuch von C. F. STAVENISSE DE BRAUW im Jahre 1853 und die Küste bei Kapaur durch W. A. KLEYNE 1855 etwas näher bekannt. Von den Einbuchtungen der zwischen der Nautilus-Strasse und dem Kap Buru liegenden Adi-Bai wurde zuerst die Triton-Bucht durch die „Triton"-Expedition (1829) und J. DUMONT D'URVILLE (1839) genauer bekannt. Die Arguni- und die Etna-Bucht wurden dagegen erst 1858 von der „Etna"-Expedition vermessen. In wesentlicher Weise fand auch der übrige Teil der Südwestküste eine Bereicherung, und die „Triton"-Expedition lieferte von ihr und zwar bis zum Eingang der Prinses Marianne-Strasse die erste brauchbare Aufnahme. Eine Ergänzung fand sie im Jahre 1835 durch M. LANGENBERG KOOL, der diese Meerenge zuerst durchfuhr. Die Südküste blieb von dieser Stelle ab (138° 50' E. bis zu 143° 40' E.) gänzlich unerforscht, während ihr östlicher Teil durch die Aufnahmen der Schiffe „Fly", „Bramble", „Castlereagh" und „Rattlesnake" in grossen Zügen bekannt wurde. Dieselben Schiffe und auch andere haben viel zur näheren Kenntnis der Fahrwasser der Torres-Strasse sowie einer Anzahl der in ihr liegenden Inseln beigetragen. Von den sich im Osten an Neu-Guinea anschliessenden Inselgruppen wurden nur die an ihrem Südrande liegenden bekannt, daneben auch der östlichste Teil des Louisiaden-Archipels. Wenn wir noch die in diesem Zeitraum entdeckte Woodlark-Insel erwähnen, dann ist die Aufzählung der gemachten Fortschritte erschöpft. Kein Segel hatte sich an der ganzen Ostküste von Neu-Guinea sehen lassen und ebenso blieb auch die D'Entrecasteaux-Gruppe unberührt.

Eine sehr stiefmütterliche Behandlung erfuhr auch die Nordküste. Die Rook-Insel wurde durch die dort errichtete Missionsstation etwas näher bekannt; dann aber müssen wir uns 525 km. weiter nach Nordwesten wenden, um eine Stelle anzutreffen, die eines Besuches wert erachtet wurde. Es ist dies die von Sir EDWARD BELCHER 1840 vermessene Victoria-Bai auf Kairiru [D'Urville-Insel]. Nach einer abermals grossen Lücke folgt die Humboldt-Bai, deren erster Besuch im Jahre 1858 durch die „Etna"-Expedition mit einer genauen Aufnahme verbunden wurde. Endlich gelangen wir an den Geelvink-Busen. Die Doré-Bai wurde durch die an ihr gegründete Missionsstation und durch wiederholten Besuch von Schiffen näher bekannt; auch über einige im Geelvink-Busen liegende Inseln wurden Einzelheiten veröffentlicht. Ausserordentlich spärlich sind dagegen wieder die Nachrichten, die über den letzten Abschnitt — die Nordküste der Nordwesthalbinsel — ins Publikum dringen.

Nirgends ist ein Versuch gemacht worden ins Innere vorzudringen.

Die Kenntnis der heutzutage unter dem Namen Bismarck-Archipel zusammengefassten Inselmassen erfuhr während dieses Zeitraumes nur unwesentliche und zum Teil recht zweifelhafte Bereicherungen, wie sich aus der Fahrt von J. F. KING (1842) ergibt. Hauptsächlich wurden sie von Walfischfahrern aufgesucht, von denen nur zerstreute Mitteilungen über einige Inseln gemacht werden. Der kartographische Gewinn beschränkt sich eigentlich auf die Sulphur-Bai, die 1840 vermessen wurde.

VII.

DIE FAHRTEN VOM JAHRE 1867 BIS ZUR AUFTEILUNG VON NEU-GUINEA 1885.

In dem seit Beginn der wissenschaftlichen Entdeckungsreisen bis 1867 reichlich verstrichenen Jahrhundert war Europa der Schauplatz grosser Umwälzungen gewesen. Von den dadurch ausgelösten Spannungen war zwar kein Erdteil unberührt geblieben, aber doch gab es noch Gebiete, an denen dieser Zeitraum fast spurlos vorübergegangen war. Ein Reisender, der Neu-Guinea im Jahre 1764 aufgesucht und dem 103 Jahre später Gelegenheit geboten worden wäre diesen Besuch zu wiederholen, hätte schwerlich Veränderungen von einiger Bedeutung zu verzeichnen gehabt. Und auch bis zum heutigen Tage würden seine Bewohner weiter gelebt und geliebt, gelitten und gestritten haben, ohne dass von ihren Schicksalen etwas in die Aussenwelt gedrungen, wäre es nicht, dass innerhalb dieses Zeitabschnittes sich auf dem nur durch eine Meerenge von ihm getrennten Neu-Holland eine Besiedelung vollzogen hätte, wie sie fast beispiellos in der Geschichte der Völker dasteht. Während der australische Kontinent im Jahre 1787 noch nicht einen einzigen Weissen beherbergte, zählte er 80 Jahre später deren (ohne Neu-Seeland und Tasmanien) bereits 1,172174 [1]). Hatten die Kolonisten sich anfänglich auf die der gemässigten Zone angehörigen Teile beschränkt, so wurde später auch zur Besiedelung der tropischen Gebiete übergegangen, besonders nachdem Queensland zur selbständigen Kolonie erhoben worden war. Zählte diese 1860 nur 28056 Einwohner, so war ihre Zahl 4 Jahre später bereits auf 74036 und 1868 sogar auf 107427 gestiegen [2]). Es war deshalb nur noch eine Frage der Zeit, dass sich ihre begehrlichen Blicke auf das jenseits der Torres-Strasse sich erhebende Eiland lenken würden. War die Kolonisirung des tropischen Queensland geglückt, so durfte dies in erhöhtem Masse von dem weit fruchtbareren Neu-Guinea erwartet werden.

Ohne eine eingehende Kenntnis der Tagesliteratur, die in Australien eine übermässige Rolle spielt, lässt sich nicht mit Sicherheit feststellen, wann und von wem die erste Anregung ausgegangen ist. Jedenfalls aber erfolgte in Sydney Anfang 1867, nach dem Vorschlage von A. KEITH COLLINS [3]), die erste Gründung einer Gesellschaft zur Kolonisation von Neu-Guinea. Infolge eines sehr natürlichen Nachahmungstriebes kam alsbald an demselben Orte eine zweite

1) Almanach de Gotha. CV. 1868, p. 663.
2) Statistics of the Colony of Queensland for the Year 1870. Brisbane 1871. (Petermanns Mittlg. XVIII. 1872, p. 115).
3) New Guinea: its Colonisation, and Exploration. Sydney 1867.

zustande. Dann schlugen die Wellen nach Melbourne über [1]) und sogar in Ballarat tat sich eine derartige Kompanie auf.

Auch in dem Mutterlande begann es sich zu regen. Hier was es 1868 G. H. RICHARDS, der die ersten Vorschläge machte und die Kolonisationsfähigkeit Neu-Guineas damit zu begründen suchte, dass „there is little doubt but that, like the smaller islands in its neighbourhood occupied by the Dutch, it is rich in all the choicest products of the earth" [2]).

In Deutschland gingen die ersten Anregungen von in Australien lebenden Deutschen aus. Einer derselben, in Brisbane lebend, hatte bereits am 18. Oktober 1866 den ersten einer Reihe von 6 Briefen an das Handelsministerium in Berlin gerichtet, um die Besitznahme von Neu-Guinea, Neu-Britannien und anderer Inseln des Stillen Ozeans durch Preussen anzuregen. „Die Kosten des Unternehmens würden ja von der Kolonie selbst bald gedeckt werden". Man scheint seinen Eingaben keine Beachtung geschenkt zu haben, denn 1869 unternahm er eine Flucht in die Öffentlichkeit [3]). Unabhängig von ihm machte ein deutscher Pfarrer in Victoria ebenfalls den Vorschlag Neu-Guinea zu annektiren. Der Adressat dieser Zuschriften, AUGUST PETERMANN, vermochte sich für derartige Pläne nicht zu begeistern. „Mögen Andere die Besitznahme und Kolonisirung von Neu-Guinea ins Werk setzen, wir müssen uns darauf beschränken, auszusprechen, dass die endliche Erforschung dieses Theiles unserer Erde zu den brennendsten Fragen der Geographie gehört" [4]).

In lebhafterer Weise wurden derartige Projekte in Italien, sowohl in öffentlichen Versammlungen als in Zeitschriften, erörtert [5]). Augenscheinlich war es hier G. EMILIO CERRUTI, der zunächst durch die steigende Wohlfahrt, deren sich die australischen Kolonien zu erfreuen hatten, auf den Gedanken kam im Indischen Archipel sowie im Stillen Ozean nach geeigneten Kolonisationsgebieten für das aufstrebende Italien zu fahnden. Im Jahre 1861 hatte er eine fünfjährige Reise, über die man sonst nichts Näheres erfährt, angetreten und war nach einem Besuch von Australien, den Salomo-Inseln, den Karolinen, den Palau-Inseln und den Molukken „con ricchi materiali e sempre più ferme nelle sue idee di colonizzazione" in sein Vaterland zurückgekehrt [6]). Diese italienischen Kolonisationspläne sollten durch CERRUTIs eigenes Zutun sehr bald ein jähes Ende finden und ein erneuter, 1879 von anderer Seite unternommener Versuch wurde bereits im Keime erstickt.

Da man in Deutschland vor 1881 nicht ernsthaft daran dachte sich eines Anteiles an Neu-Guinea zu versichern, obwohl bereits im Dezember 1878 einige Häfen in der Neu-Lauenburg-Gruppe für das Deutsche Reich erworben worden waren, blieb die Gründung von

1) New Guinea: its Climate, Resources, and Advantages for Settlement. Melbourne 1867. Von den sonderbaren Vorstellungen, die man sich dabei machte, liefert der niederländsche Generalkonsul in Melbourne Jhr. J. W. PLOOS VAN AMSTEL ein Beispiel. Er berichtet, dass bei der Gründung einer Niederlassung im niederländischen Anteil ein sofortiger Zulauf von mindestens 3000 Kolonisten aus Australien zu gewärtigen sei, wodurch auf eine jährliche Mindesteinnahme von £ 100000.— zu rechnen sei. (Verslag eener reis . . . aan boord van Zr. Ms. Stoomschip „Curaçao", langs de Oost- en Noordkust van Australië in Julij—October 1871. [1872], p. 97.

2) Geography und Ethnography. Address by Capt. RICHARDS. Report Meeting Brit. Assoc. for the Adv. of Sc. Norwich 1868. London 1869, p. 124, auch Nautical Magazine. XXXVII. 1868, p. 675.

3) Neu-Guinea. — Deutsche Rufe von den Antipoden. Petermanns Mittlg. XV. 1869, p. 401—404.

4) Petermanns Mittlg. XV. 1869, p. 405.

5) AMATO AMATI. Della Nuova Guinea. Rendiconti del R. Istituto Lombardo di Sc. e L. (2) II. Milano 1869, p. 664—677, 784—800, 821—834, 921—933.

6) Esplorazioni di G. Emilio Cerruti. Cosmos di Guido Cora. I. Torino 1873, p. 147.

Kolonialgesellschaften zunächst England und Australien überlassen, denen allen jedoch kein langes Dasein beschieden war, umsoweniger als die Grossbritannische Regierung es bis zum Ende dieser Periode standhaft ablehnte Flaggenhissungen anzuerkennen oder gar selbständig zu Gebietserwerbungen zu schreiten. Über das endgültige Schicksal, wenigstens des südöstlichen Neu-Guinea, konnte allerdings kein Zweifel obwalten. Denn nachdem am 1. Januar 1878 die Regierungsstation in Somerset nach der Thursday-Insel verlegt worden war, ging die Kolonie Queensland bereits im Herbst desselben Jahre dazu über die Inseln der Torres-Strasse zu annektiren und ihre Grenzen bis in die unmittelbare Nähe der Südküste von Neu-Guinea zu verlegen.

Alle diese Bestrebungen hatten aber wenigstens das Eine zur Folge, dass das grosse Publikum ein erhöhtes Interesse an dieser Insel gewann, die sich denn auch eines lebhaften Besuches wie nie zuvor zu erfreuen hatte. Für Forschungsreisende war dies insofern eine glückliche Zeit, als bereits ein Rauschen durch den Blätterwald ging, sobald nur eine bisher unbekannte Flussmündung entdeckt wurde.

Weit wichtiger und erfreulicher war die zunehmende Erkenntnis von der Bedeutung Neu-Guinea in naturwissenschaftlicher Beziehung, die einzige die ihr in absehbarer Zeit, trotz aller grossen Worte über seine Kulturfähigkeit, zukommt. Es ist anzuerkennen, dass zahlreiche Expeditionen diesen Zwecken nutzbar gemacht wurden.

In dieser kurzen Übersicht möge zunächst der Arbeiten der ältesten Besitzer, nämlich der Niederländer, gedacht werden. Eigentliche wissenschaftliche Expeditionen wurden von ihnen während dieses Zeitabschnittes, trotzdem es an Anläufen dazu nicht fehlte, nicht ausgesandt. Die zahlreichen Fahrten von Kriegsschiffen, an denen meistens Zivilbeamte, zuweilen auch Naturforscher teilnahmen, legten Zeugnis dafür ab, dass das Interesse an diesem Sorgenkinde noch lange nicht erloschen, sondern dass man vielmehr gewillt war im ungeschmälerten Besitz seines Anteiles zu bleiben. Ein Vordringen ins Innere gelang indessen nur auf der 1884 von D. F. VAN BRAAM MORRIS unternommenen Fahrt auf dem Mamberomno.

Am lebhaftesten war die Beteiligung der Engländer an der Erforschung Neu-Guineas. Nachdem sie an der Südküste festen Fuss gefasst hatten, gelang es ihnen auch an mehreren Stellen ins Innere einzudringen. Zahlreich waren ferner die Vermessungsarbeiten der Marine an den Küsten von Neu-Guinea selbst, im Bismarck-Archipel, in den D'Entrecasteaux-Inseln, im Louisiaden-Archipel und in der Torres-Strasse. Von besonderer Bedeutung war die Entdeckungsreise des „Basilisk". In diese Zeit fällt auch der schimpfliche Labour Trade, der den Queensländern billige Arbeitskräfte zuführte und dem das Mutterland nur allzulange mit verschränkten Armen zusehen sollte.

Frankreich entsandte während dieser Periode eine noch geringere Anzahl Forscher als während der vorhergehenden. Das Schwindelunternehmen des sogenannten Marquis DE RAYS bildet für dasselbe einen wenig rühmlichen Abschluss.

Als neues Moment in der Entdeckungsgeschichte Neu-Guineas ist das Eintreten Angehöriger anderer Nationen zu bezeichnen. Deutsche findet man zwar bereits in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts, seit den Tagen von JAN CARSTENSZ., an den Fahrten beteiligt, aber dies geschah ausschliesslich im Dienste der Niederländischen Ostindischen Kompanie und später in demjenigen der Indischen Regierung. Erst mit der Errichtung des Deutschen Reiches kommt es zu selbständigen Unternehmungen, unter denen die „Gazelle"-Expedition eine der ersten

war. Reger wird der Besuch des Bismarck-Archipels infolge der Gründung von Faktoreien Hamburger Handelshäuser im Anfang der siebenziger Jahre des verflossenen Jahrhunderts. Sie führt bereits im Dezember 1878 zur Erwerbung einiger Häfen für das Reich. Vorwiegend waren es Kriegsschiffe, die in diesen Gebieten Vermessungen vornahmen.

Als weitere Nation erscheint diejenige der Italiener auf dem Plan, deren Angehörige sich anfänglich mit aussergewöhnlichem Erfolge an der Erforschung Neu-Guineas beteiligten und die, wie keine zuvor, weit ins Innere einzudringen wussten.

Auch Russland entsandte einen seiner Söhne, N. VON MIKLUCHO MACLAY, der indessen ein Einling bleiben sollte.

An fingirten und gefälschten Reisen sollte es auch innerhalb dieser Periode nicht fehlen [1]). Es gehören dazu diejenigen von TH. MUNDT-LAUFF, A. B. MEYER und J. A. LAWSON [2]).

Endlich muss an dieser Stelle der Missionen gedacht werden. Die an der Doré-Bai bereits bestehende der Utrechtsche Zendingsvereeniging erfuhr durch Errichtung neuer Stationen eine Erweiterung. An der Südküste war es die London Missionary Society, die im Jahre 1871 die ersten Stationen auf einigen Inseln der Torres-Strasse und 1872 an der Neu-Guinea-Küste gründete. Lebhaften Anteil nahmen auch einige ihrer Mitglieder an der ersten Erforschung dieses Gebietes. 1875 folgte auf Neu-Lauenburg die Australasian Wesleyan Missionary Society, deren Tätigkeit auch auf Neu-Pommern und Neu-Mecklenburg ausgedehnt wurde. Zum Schluss war es die Société des Missionnaires de Notre-Dame du Sacré-Coeur, die 1882 mit der Errichtung von Stationen auf Neu-Pommern begann und zwei Jahre später sich bemühte auch an der Südküste von Neu-Guinea festen Fuss zu fassen.

J. G. Geissler und **Franz Mosche** 1867.

Die Missionare J. G. GEISSLER und F. MOSCHE unternahmen im Jahre 1867 eine Fahrt längs der Westküste des Geelvink-Busen, auf der sie den Ort Wendèsi [Windèsi] erreichten [3]). Von hier aus teilte der erstgenannte dem Residenten von Ternate, P. VAN DER CRAB, unter dem 27. März mit, dass man nach seinen Erkundigungen innerhalb eines Tages von Weror aus zu Fuss nach dem Mac Cluer-Golf gelangen könne. Die weitere Angabe, dass auch eine Verbindung mit dem Mac Cluer-Golf zu Wasser bestehe, beruht auf einem Irrtum.
Es wird ferner mitgeteilt, dass in der Nähe von Weror sich eine tiefe Bucht, Maupine genannt, befinde, die nunmehr zu Ehren des Adressaten den Namen Van der Crab-Bucht erhalten habe. Mit dieser Bucht ist ohne Frage die Karwān-Bai gemeint.

J. L. van Hasselt [4]) und **Franz Mosche** 1867.

Nachdem die Unterhandlungen der Missionare J. L. VAN HASSELT und F. MOSCHE

1) In diese Kategorie gehört auch: Adventures in New Guinea; the narrative of LOUIS TRÉGANCE, a french sailor, nine years in captivity among the Orang Woks, a tribe in the interior of New Guinea. Edited with an Introduction, by the Rev. HENRY CROCKER. London 1876. (Deutsche Ausgabe: LUDWIG FREIGANG. Auf Neu-Guinea—Neun Jahre unter den Orang-Woks. Leipzig 1878). Da es sich bei diesem Werk um eine Schrift „für die Jugend" handelt, wodurch es nicht minder verwerflich wird, können wir ihm keine weitere Berücksichtigung angedeihen lassen.

2) Pseudonym für W. E. ARMIT.

3) P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA. Reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea. 's Gravenhage 1879, p. 48.

4) J. L. VAN HASSELT war gleichzeitig mit TH. F. CLAASSEN und W. OTTERSPOOR am 26. August 1862 von Hellevoetsluis ausgesegelt. (Berigten Utr. Zendingsvereenig. III. 1862. N°. 10, p. 19). Die Ankunft in der Doré-Bai erfolgte am 18. April 1863. (l. c. IV. 1863. N°. 10, p. 2).

mit den Eingeborenen von Mios Wär (2° 5' S., 134° 20' E.) im Geelvink-Busen behufs Gründung einer Missionsstation, zu einem günstigen Ergebnis geführt hatten [1]), begaben sie sich im Mai 1867 aufs neue dorthin. MOSCHE siedelte sich in der Nähe eines unweit der Ostküste liegenden Dorfes an [2]), während VAN HASSELT nach eintägigem Aufenthalt nach der Doré-Bai zurückkehrte [3]).

D. S. Hoedt 1867.

Bereits im Jahre 1862 hatte der pensionirte Sekretär der Residentschaft Amboina, D. S. HOEDT, begonnen Naturalien für das naturhistorische Reichsmuseum in Leiden im Auftrage der Indischen Regierung zu sammeln [4]). Dieses Verhältnis nahm eine festere Form dadurch an, dass am 27. Oktober 1866 seine Ernennung zum Nachfolger von H. A. BERNSTEIN erfolgte. Als Forschungsgebiet wurde ihm insbesondere angewiesen: „de binnenlanden van Nieuw-Guinea, van Karafra [5]) oostelijk van Kaap van den Bosch.... naar Doreh aan de Geelvinkbaai, en eindelijk langs de eilanden en kusten.... uiterlijk tot de Rochussen-rivier" [6]).

Zunächst trat HOEDT am 14. April 1867 von Amboina aus, die Fahrt nach der Insel Misol an. Nach einem vom 23. bis 29. währenden Aufenthalt in Wahai an der Nordküste von Ceram konnte er in seiner Orembai am 1. Mai in der Bucht von Adua am westlichen Teile der Südküste von Misol vor Anker gehen. Von hier aus ging er am 13. nach dem an der Nordküste gelegenen Waigama ab [7]), um sein Jagdgebiet eine Woche später nach dem östlich davon befindlichen Kasim zu verlegen. Am 11. Juni wurde die Fahrt abermals in östlicher Richtung fortgesetzt und nach vierstündigem Rudern Gu erreicht. Hier befindet sich eine kalte Quelle, die in einem armdicken Strahle dem Boden entquillt. Inzwischen war der Dampfer „Telegraaf", mit dem Residenten an Bord, am 12. Juni vor Waigama angelangt, hatte aber nach kurzem Aufenthalt seine Fahrt fortgesetzt.

Infolge des Auftretens einiger Fälle von Beri-Beri verlegte HOEDT seinen Standort am 19. Juni wieder nach Kasim und am 23. nach Waigama. Die anhaltend ungünstige Witterung übte einen so nachteiligen Einfluss auf den Gesundheitszustand seiner Begleiter aus, dass er am 18. August die Rückfahrt antreten musste. Am 30. erfolgte die Ankunft auf der Reede von Amboina [8]).

Persönliche Differenzen mit dem Residenten bewirkten, dass HOEDT seine Entlassung nahm, so dass aus der Reise nach Neu-Guinea nichts wurde [9]).

New Guinea Compagny. Sydney 1867.

Im Jahre 1867 taten sich eine Anzahl Kaufleute in Sydney mit einigen anderen Personen zu einer Gesellschaft zur Kolonisirung von Neu-Guinea zusammen. Den äusseren

---

1) Siehe oben p. 127.

2) Er starb aber bereits am 21. April 1868. (Berigten van de Utrechtsche Zendingsvereeniging. IX. 1868, p. 165).

3) Berigten van de Utrechtsche Zendingsvereeniging. VIII. Utrecht 1867, p. 157, 158, 162.

4) H. J. VETH. Overzicht van hetgeen, in het bijzonder door Nederland gedaan is voor de kennis der Fauna van Nederlandsch Indië. Inaug. Diss. Leiden 1879, p. 149, 157.

5) Muss heissen Karufa.

6) Koloniaal Verslag van 1868. 's Gravenhage, p. 325.

7) Das Hauptdorf dieser Landschaft, an dem gelandet wurde, heisst Fagéu.

8) D. S. HOEDT. Een tochtje naar het eiland Misol. Tijdschr. Nederl. Aardr. Genootsch. (1) V. Amsterdam 1881, p. 82—89. — Koloniaal Verslag over 1870, p. 471.

9) P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA (l. c. p. 366) hatte mitgeteilt, dass HOEDT die Westküste von Neu-Guinea besucht habe; später aber diesen Irrtum selbst noch erkannt. (l. c. pag. 466).

Anlass zu diesem Unternehmen gaben, wie behauptet wird [1]), Töpfe, in deren Ton eine grosse Menge Goldstaub eingebettet gefunden wurde. Ohne eingehende Untersuchung wurde ohne weiteres auf die Anwesenheit des edlen Metalles auf Neu-Guinea geschlossen [2]).

Am 19. Juni unterbreitete diese New Guinea Company dem Gouverneur von Neu-Süd-Wales ein Gesuch um eine staatliche Beihülfe mit der folgenden Motivirung: 1. „That New Guinea an island lying immediately north of the Australian Continent and extending from the Equator southwards to about the ninth degree of latitude was, notwithstanding its reputed natural wealth in gold, copper, and other metals, in ebony, sandalwood, mahogany, and other valuable timbers, in tortoiseshell, pearl-shell, and pearls, in ambergris, bêche de mer, spices and medicinal barks, almost wholly unexplored. 2. That a development of the resources of this great island would not only be enormously beneficial to the material prosperity of the Australian Colonies, but assist the great cause of scientific enlightenment. 3. That the increasing traffic between Australia and the Indian Isles by way of Torres Straits makes the possession of New Guinea by the British Empire a matter of the highest importance to Australian colonists".

Der Staatssekretär der Kolonien, Duke of BUCKINGHAM AND CHANDOS, sandte einen kalten Wasserstrahl, indem er in seiner Depesche vom 14. September 1867 an Sir JOHN YOUNG die Erklärung abgab, „that Her Majesty's Gouvernment could give no plan of voluntary settlement in New Guinea the sanction of Imperial authority, and that any persons who might embark in any such venture must neither look for aid nor protection from the national forces, nor for the confirmation of Her Majesty's Government of their acquisitions of land which they might profess to make from the natives" [3]). Die Folge war denn auch, dass die Gesellschaft auseinderfiel [4]).

M. H. W. Nieuwenhuijs 1868.

Im Jahre 1868 unternahm der Resident von Ternate, M. H. W. NIEUWENHUIJS, auf dem Regierungsdampfer „Suriname" eine Inspektionsreise nach dem Geelvink-Busen. Er gab damit zugleich dem Missionar N. RINNOOY Gelegenheit an seinen Bestimmungsort zu gelangen [5]). Die Ankunft in der Doré-Bai erfolgte am 13. März. Auf der Weiterfahrt wurden die Inseln Amberpōn, Rōn und Mios Wār besucht [6]). Als der Dampfer sich hierauf dem Orte Wendèsi näherte, entwichen die Bewohner [7]). Am 21. trat die „Suriname" die Rückfahrt an.

Einen Tag zuvor war in der Doré-Bai, der auf einer Handelsfahrt begriffene Schoner „Esther Helena", von Ternate kommend, eingetroffen und hatte an Bord den neu ernannten

1) K. Beabsichtigte Expedition von Sydney nach Neu-Guinea. Petermanns Mittlg. XIII. 1867, p. 346.

2) Es handelte sich augenscheinlich nur um goldglänzende Glimmerblättchen, die dem Tone beigemengt waren.

3) Correspondence respecting New Guinea. Presented to both Houses of Parliament by Command of Her Majesty. London 1876, p. 27.

4) So ganz und gar scheint dies indessen nicht der Fall gewesen zu sein, denn unter den Mitgliedern der am 29. April 1875 von Lord CARNARVON empfangenen Deputation wird angeführt: „HYDE CLARK New Guinea Comittee Agent 1867 (Society of Arts)".

5) Er siedelte 1869 von Mánsinam nach Mios Wār über, um die Leitung der seit dem Tode von F. MOSCHE verwaisten Mission zu übernehmen. (Berigten van de Utrechtsche Zendingsvereeniging. X. 1869, p. 180—182).

6) Berigten van de Utrechtsche Zendingsvereeniging. IX. Utrecht 1868, p. 137, 151. — Koloniaal Verslag van 1871. Bijlage van de Handelingen der Staten-General. 's Gravenhage, p. 341.

7) P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA. Reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea. 's Gravenhage 1879, p. 101.

Missionar W. H. WOELDERS sowie den nach seinem Wirkungskreise zurückkehrenden Missionar R. BEYER [1]).

J. G. Geissler, W. H. Woelders und **N. Rinnooy** 1868.

Im August 1868 traten GEISSLER, WOELDERS und RINNOOY auf einer Prau die Fahrt nach der an der Nordküste der Nordwesthalbinsel liegenden Landschaft Amberbaken an, um die Möglichkeit der Gründung einer Missionsstation zu untersuchen [2]). Das Ergebnis war abermals durchaus negativ [3]). Dagegen fand sich im Süden der Doré-Bai, am linken Ufer des Andai-Flusses, unweit seiner Mündung, eine geeignete Stätte. In der Umgebung der neu errichteten Station, die im November von WOELDERS bezogen wurde, siedelten sich auch die Bewohner des weiter stromaufwärts liegenden Dorfes Andai an [4]). Der Grundstein zu dem definitiven Gebäude wurde jedoch erst am 2. Februar 1870 gelegt [5]).

F. Meppelder 1868.

Über die Fahrt der Bark „Louisa Kroonprinses van Zweden", Kapt. F. MEPPELDER, ist nicht weiteres veröffentlicht worden als einige im April 1868 angefertigte Zeichnungen [6]). Aus den sie begleitenden Notizen geht hervor, dass das Schiff während der Tage des 14. und 15. den Salomo-Inseln entlang segelte. Die weiteren Abbildungen beziehen sich auf die St. Jan-[Feni-] und auf die Anthony Caens-[Tanga-] Inseln. Ausserdem wird eine kleine in 3° 26′ S., 153° 8′ E. liegende Insel angeführt [7]).

Kapt. **Rallier** 1868.

Der Dampfer „Aveyron", Kapt. RALLIER, gelangte von Numea (Neu-Kaledonien) zunächst nach den Laughlan-Inseln [Nada], die am Morgen des 19. Juni 1868 in Sicht kamen. Die Weiterfahrt erfolgte durch die Dampier-Strasse und der Nordküste von Neu-Guinea entlang. Am 22. und 23. ging es an den Le Maire-, am 24. an den Arimoa-Inseln vorbei. Als am 25. die Schouten-Inseln passirt worden waren und das Schiff sich abends 12 Seemeilen N 33° W. von den Providence-Inseln [Ajawi und Aifondi] entfernt befand, glaubte RALLIER im Norden eine kleines Eiland zu gewahren, wobei die Möglichkeit eines Irrtums, der in der Tat vorlag, von vornherein zugegeben wurde. Am folgenden Morgen segelte das Schiff an den Mapia-Inseln, am 27. an Morotai vorbei, worauf es am 1. Juli auf der Reede von Manila eintraf [8]).

---

1) Berigten van de Utrechtsche Zendingsvereeniging. IX. 1868, p. 137—138. RUDOLPH BEYER war 1865, zusammen mit seinem Bruder CARL, nach Neu-Guinea gelangt, kehrte aber bereits 1869 nach Europa zurück und ging später nach Amerika (l. c. V. 1865, p. 152., XVI. 1875, p. 178., XXI. 1880, p. 190).

2) Berigten van de Utrechtsche Zendingsvereeuiging. X. 1869, p. 6—7.

3) Siehe oben p. 123.

4) Berigten.... X. 1869, p. 109, 153—155., XI. 1870, p. 17.

5) Berigten.... XI. 1870. p. 159.

6) Reizen van Australië naar Java.... 2de druk. Utrecht 1872. Tafel.

7) Sie wird in der Nähe der Anthony Caens-Insel liegen, aber sowohl die Breiten- als die Längenbestimmung ist unrichtig.

8) Traversée de Nouméa à Saigon du vapeur *l'Aveyron*, commandant RALLIER. Annales hydrographiques. XXXI. Paris 1868, p. 420—423.

Kapt. **Henderson** 1868.

Das Schiff „Herald of the Morning", Kapt. HENDERSON, war Ende 1868 mit einer Ladung Kohlen von Newcastle (N. S. Wales) nach Cheribon auf Java abgegangen und hatte zu diesem Zweck die Neu-Guinea-Route gewählt. Nachdem die Dampier-Strasse durchlaufen war, kam das Schiff an der Crown-Insel vorbei, worauf sein Kiel mehrmals ein Riff auf einer Strecke von 2 Seemeilen, in etwa 4° 50′ S., 146° 48′ E., streifte. Die Beschädigung war derartig, dass es sofort nach der Ankunft in Surabaja docken musste [1]). Da ausdrücklich angegeben wird, dass die Lage des erwähnten Riffes nur annähernd richtig ist, so dürfte man in der Annahme nicht fehlgehen, dass es mit dem 1875 aufgefundenen Rita-Riff identisch ist [2]).

Schiff „**Minna**" 1868.

Als das Schiff „Minna" sich im Jahre 1868 auf der Fahrt von Java nach Kalifornien befand, geriet es nahe der Küste der Insel Japen im Geelvink-Busen auf eine Klippe und zerschellte. Die gesamten Mitfahrenden hatten sich in die Boote zu retten gewusst. Als eines Tages in der Ferne ein Segel sichtbar wurde, ruderten der Kapitän mit seiner Frau und 3 Matrosen darauf zu, mit dem Versprechen zurückzukehren, was aber nicht geschah. Drei weitere Matrosen gelangten in die Hände eines handeltreibenden Buginesen; ein Chinese wurde von dem Kapitän des Handelsschoners „Mastoera" gerettet, während der Rest der Mannschaft, nämlich der Steuermann BOLDT aus Rendsburg nebst 5 Matrosen und einer Frau (Javanin) auf der östlich von Japen liegenden Insel Abĕré [Kurudu] landeten. Von hier aus ging GEISSLER am 2. August die Nachricht zu, dass die Schiffbrüchigen seit Monden vergeblich die Eingeborenen zu bestimmen gesucht hätten, sie den Missionaren zuzuführen. Auf das Gerücht hin, dass die Leute bereits nach Jáur im südlichen Teile des Geelvink-Busen gebracht worden seien, segelten GEISSLER und J. L. VAN HASSELT am 5. September nach der Insel Rōn, wo sich herausstellte, dass diese Angabe auf einem Irrtum beruhte. Als sie über Mios Num nach Nufōr gelangt waren, mieteten sie eine grosse Prau und fuhren auf dieser zunächst nach der Insel Sowèk an der Südküste von Supiori. Infolge ungünstiger Wind- und Stromverhältnisse sah man sich jedoch bald genötigt umzukehren, und die Missionare trafen am 20. September wieder in der Bai von Doré ein [3]). Genau einen Monat später überbrachte der Korano von Nufor die Schiffbrüchigen, mit Ausnahme des inzwischen gestorbenen Steuermannes BOLDT.

Am 9. November reisten J. L. VAN HASSELT und R. BEYER in einer Prau ab, um die geretteten Matrosen nach Ternate zu bringen. Zuerst gelangten sie nach Sorong auf der Insel

---

1) Reizen van Australië naar Java .... 2de druk. Utrecht 1872, p. 163.

2) Lage des Riffes Rita. Nachrichten für Seefahrer. VII. Berlin 1877, p. 258 (N°. 412).

3) Hieraus ergibt sich, dass die Angabe von BALTIN (l. c. p. 98), GEISSLER habe am 14. September den Grundstein zur Kirche auf Mánsinam gelegt, nicht richtig sein kann. Fertig gestellt war sie jedenfalls im Jahre 1869, denn am Pfingstfest, am 28. Mai, wurde darin der erste Papuane getauft. Es war dies eine seiner letzten Amtshandlungen. Am 16. August trat GEISSLER eine Erholungsreise nach Europa an. Er erlag in Siegen, am 11. Juni 1870, der galoppirenden Schwindsucht (BALTIN. l. c. p. 164—167). Man hat mehrfach versucht seine Tätigkeit mit derjenigen eines Apostels zu vergleichen, wozu aber nur geringer Anlass vorliegt. Er entwickelte eine grosse Geschäftigkeit, bei der das Geschäftliche nur allzu sehr in den Vordergrund trat. Bereits WALLACE hat mit Recht dieses Handeltreiben gerügt (The Malay Archipelago. II. 1869, p. 302—304). Neu-Guinea und Schacher sind nun einmal zwei nicht voneinander zu trennende Begriffe.

Dōm, darauf nach Waigëu und trafen erst am 24. Dezember auf Gébé ein. Als am letzten Tage des Jahres die Westküste von Halmahera erreicht worden war, setzte der Westmonsun so kräftig ein, dass ein anderer Kurs eingeschlagen werden musste. Über Misol wurde am 11. Januar 1869 Wahai auf der Nordküste von Ceram erreicht. Am 10. Februar wurde die Reisegesellschaft von dem Dampfer „Dassoon" aufgenommen, der sie endlich am 6. März in Amboina absetzte. VAN HASSELT begab sich hierauf nach Ternate, wo er am 19. Mai mit der Wittwe des Missionars MOSCHE einen neuen Lebensbund schloss [1]).

Theodor Mundt-Lauff 1868.

Ein Dr. THEODOR MUNDT-LAUFF behauptete im Jahre 1858 mit Dr. CARL MÄRCKER und Dr. JOHANNES SNIJDER nach den Philippinen gereist zu sein und dort $10^3/_4$ Jahre zugebracht zu haben. Er will darauf auf Formosa ein halbes Jahr, auf den Marianen und den Karolinen 6 Monate, endlich auch auf Neu-Guinea 6 Monate zugebracht haben und Anfang 1869 nach Europa zurückgekehrt sein [2]). Welche Gegenden auf Neu-Guinea er des Besuches wert erachtet hat, wird nirgends gesagt. Ebensowenig ist das angekündigte 16 bändige Werk, nebst Atlas, erschienen. Dagegen glückte es WILH. JOEST den Mann zu entlarven und festzustellen, dass er „identisch [ist] mit dem augenblicklich in London lebenden gewerbsmässigen Schwindler FRIEDRICH LUDWIG THEODOR MUNDT" [3]).

C. B. H. von Rosenberg 1869—69.

Am 16. Dezember 1868 schiffte H. VON ROSENBERG sich auf dem von der Firma M. D. VAN RENNESSE VAN DUIVENBODE in Ternate gecharterten Schoner „Fearnot" ein, um im Auftrage der Indischen Regierung naturwissenschaftliche Sammlungen im Gebiet des Geelvink-Busens anzulegen [4]). Am 22. wurde in die Sagewin-Strasse eingelaufen und zwei Tage später vor dem Dorfe Sorong auf der Insel Dōm geankert. Nachdem sich am 29. ein günstiger Wind aufgetan hatte, setzte er die Fahrt längs der Nordküste der nordwestlichen Halbinsel von Neu-Guinea fort. Bereits am folgenden Tage konnte an dem Kap der Guten Hoffnung, dessen einheimischer Name nach der Angabe von ROSENBERG Kain Kain Beba lautet [5]), vorbeigesegelt werden. Am 1. Januar 1869 lief der Schoner in die Doré-Bai ein, um sie der ungünstigen Witterungsverhältnisse wegen, erst am 18. wieder zu verlassen und zunächst die Insel Nufor, gewöhnlich Mafor oder Mefor genannt, aufzusuchen. Am Nachmittag des 19. wurde bei der kleinen Eiland Manèm, die an der Westküste von Nufōr liegt, geankert. Zwei Tage später begann ROSENBERG seine Tätigkeit auf der letztgenannten Insel, die auch

1) Berigten van de Utrechtsche Zendingsvereeniging. X. 1869, p. 9, 105, 111. — E. BALTIN. Morgenröthe auf Neu-Guinea. Kaiserswerth [1878], p. 150—153. — J. L. VAN HASSELT. Gedenkboek van een vijf-en-twintigjarig zendelingsleven (1862—1887). Utrecht 1888, p. 123—130.

2) Die Negrito's der Philippinen. Forschung und Kritik. Deutsche geographische Blätter. I. Bremen 1877, p. 80—97, 136—155.

3) Ueber den Abenteurer Mundt-Lauff. Zeitschr. für Ethnologie. XXVII. Berlin 1895, p. [465]—[467].

4) C. B. H. VON ROSENBERG. Reistochten naar de Geelvinkbaai op Nieuw-Guinea in de jaren 1869 en 1870. 's Gravenhage 1875, p. 16. — H. VON ROSENBERG. Der Malayische Archipel. Leipzig 1878, p. 480. — H. VON ROSENBERG. La grande Baie du Geelvink. Annales de l'Extrême Orient. I. Paris 1878—79, p. 193—196., Les îles Schouten. ibid. p. 297—300.

5) Reistochten l. c. p. 17. Nach den zuverlässigen Erkundigungen von F. S. A. DE CLERCQ (De West- en Noordkust van Nederlandsch Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Genootsch. (2) X. 1893, p. 183) heisst dieses Vorgebirge Jèrmur Sba.

heutigentags noch sehr wenig bekannt ist. Es geht aus seinen Angaben nirgends hervor, welche Teile er eigentlich besucht hat, und in das Innere ist er augenscheinlich überhaupt nicht gelangt. Die Mitteilungen beschränken sich auf ganz allgemein gehaltene, flüchtige Angaben über Fauna, Flora und geologische Beschaffenheit [1]. Als Dörfer werden genannt Kame, Rumana, Mansumbing, Amberpōr und Rumsaro [2].

Am 3. Februar war der Anker gelichtet worden, um die Fahrt nach den Schouten-Inseln fortzusetzen, doch wurde der Schoner durch Gegenwind und Gegenstrom bereits nach wenigen Stunden gezwungen den alten Ankerplatz wieder aufzusuchen. Am 6. wurde aufs neue ausgelaufen, aber bald trieb das Schiff in südwestlicher Richtung ab. Bei dem Versuch nach Nufōr zurückzukehren, lief es unweit der Südwestspitze, dem Kap Aikari [3], auf ein Riff und wurde leck. Während ROSENBERG das in der Nähe liegende Dorf Rumsaro aufsuchte, gelang es den Schoner wieder flott zu machen, der aber darauf abtrieb und von dem Führer nach der Insel Rōn gebracht wurde, um den Schaden notdürftig wieder herzustellen. Nachdem er am 1. März vor Nufōr wieder eingetroffen war, begab ROSENBERG sich aufs neue an Bord, um aber des Nordwindes wegen noch 8 Tage bei Manèm liegen zu bleiben. Erst als der Wind sich am 11. gedreht hatte, konnte der „Fearnot" die Fahrt fortsetzen und noch abends in die Nähe der Südküste von Supiori gelangen. Am nächsten Tage fiel der Anker auf der Reede von Korido. Nach den Angaben von ROSENBERG zerfällt die Insel, die er irrigerweise Soëk nennt [4], in zwei Landschaften, nämlich Korido mit den Dörfern Warefondi, Gabau, Umasir, Awawiabi [5] und Soëk mit den Dörfern Odo, Wamrai, Sauin, Mandosi, Kané, Undokwei, Mansawar, Wunbori. Auch hier wurden die Jäger auf die Jagd, besonders nach Vögeln ausgesandt, während man über den Besuch der Insel durch ROSENBERG selbst nichts erfährt.

Am 3. April wurde die Fahrt nach der Insel Japen fortgesetzt, und zwei Tage später traf das Schiff in der an deren Südküste unter 1° 45′ S., 135° 42′ E. liegenden Bai von Ansus ein. Während die Jäger ihrem Berufe mit Erfolg obliegen konnten, blieb ROSENBERG an Bord des Schoners zurück. Die von ihm während dieses Aufenthaltes angefertigte Karte der Bucht genügt nicht einmal bescheidenen Ansprüchen [6]. Unter den zahlreichen in ihr liegenden Inseln werden namentlich angeführt. Marai-Swari, Ansus, Jari, Manupasi, Wondiri, Kawasungi, Beasi, Rombu, Nuwono, Omo und Kandari [7]. Auf Jari (richtiger Kei Ari oder Kéari) lagen die Gärten der Eingeborenen, während die übrigen Eilande unbebaut und auch unbewohnt waren. Am Nordende der Bai befanden sich nach ROSENBERG die Dörfer Imbiri, Aiomi, Wisai, Wosiri, Oópi, Orawai, Rauwĕwa, Mai und Rumsări [8]. Hinter der mit Mangrovesümpfen bedeckten

1) ROSENBERG hat trotz seines längeren Aufenthaltes nur *ein* Handstück, nämlich einen Korallenkalkstein, auf dieser Insel und zwar bei Amberpōr gesammelt (K. MARTIN. Eine Tertiärformation von Neu-Guinea. Beiträge zur Geologie Ostasiens I. Leiden 1881—83, p. 74).

2) Nach den weit zuverlässigeren Angaben von F. S. A. DE CLERCQ (l. c. pag. 600—601) lauten die Namen der Dörfer Nambèr, Waridoi, Rumsaro, Andei und Wansorai.

3) Nicht Aikon, wie ROSENBERG schreibt.

4) Sowek ist der Name einer Insel an der Südküste von Supiori.

5) F. S. A. DE CLERCQ gibt dagegen (l. c. pag. 597) die folgenden Namen an: Awawiadi, Awaki, Umasévi oder Rumasévi, Umpérai oder Rumpérai, Inggaboë und Warbefondi.

6) Man vergleiche hiermit die Karte: Ankerplaatsen op de Noordkust van Nieuw-Guinea en nabijliggende eilanden. Blad III. N°. 200. 's Gravenhage 1903. Zuidkust Jappen. Ankerplaats bij Ansoes. 1 : 30.000.

7) Bei F. S. A. DE CLERCQ (l. c. pag. 844) lauten die Namen grösstenteils ganz anders. Siehe auch die Bemerkungen von W. L. JENS. (Berigten van de Utrechtsche Zendingsvereeniging. XXX. 1884, p. 139).

8) Bei F. S. A. DE CLERCQ (l. c. pag. 860) lauten abermals die Namen durchweg anders.

Küste erhob sich eine etwa 600 Fuss hohe Hügelkette, hinter der der etwa 1300 Fuss hohe, breitrückige Aruai lag.

Am 6. Mai wurde die Ansus-Bai verlassen, um nach Mios Num, deren Nordküste am folgenden Tage erreicht wurde, zu segeln. Die Namen der drei Buchten, welche sich in diese eingeschnitten haben, lauten von Ost nach West: Kawauwi, Kumrai und Papiai. ROSENBERG ging in der erstgenannten Bai vor Anker und taufte sie zu Ehren seines Fahrzeuges in Fearnot-Bucht um. Steil stürzen hier die 300—700 Fuss hohen Berge ins Meer ab. Das Ostkap der Insel wird nach ROSENBERG Woai, die Westspitze Pioai genannt. In der Nähe der letzteren liegen die Inselchen Onokawi, Senemane und Jamari, welche J. DUMONT D'URVILLE als les Frères bezeichnet hatte [1]).

Nach dem Verlassen von Mios Num am 29. Mai traf ROSENBERG am nächsten Tage vor Mánsinam in der Doré-Bai wieder ein. In dem Dorfe waren ausschliesslich Greise, Frauen und Kinder anwesend, da der übrige Teil der Bevölkerung seine jährliche Fahrt nach Amberbaken angetreten hatte, um Lebensmittel, Tabak und Paradiesvögel zu erhandeln. Nachdem ROSENBERG am 2. Juni noch der neugegründeten Missionsstation in Andai einen Besuch abgestattet hatte, verliess er Doré am 8. Juni, um zunächst nach Samaté auf Salawati zu segeln. Von hier entsandte er am 27. drei Jäger nach Batan Tá, die am 4. Juli mit ihrer Beute zurückkehrten. Am 9. Juli traf der „Fearnot" wieder auf der Reede von Ternate ein.

Kapt. **Banner** 1869.

Der Schoner „Blue Bell", Kapt. BANNER, segelte im März 1869 nach der in der Torres-Strasse liegenden Warrior-Insel [Tud], um in deren Nähe der Perlfischerei obzuliegen [2]).

Kapt. **Edwards** 1869.

Der Führer des Schoners „Melanie", Kapt. EDWARDS, entdeckte beim Durchfahren der Torres-Strasse im Juni 1869, im Osten der Wednesdey-Insel und genau im Westen der Pole-Insel einen Felsen [3]).

J. **Delargy** 1869.

Gleich dem Kapt. BANNER unternahm J. DELARGY, Führer des Schoners „Active", von Somerset aus eine Fahrt nach Tud [Tutu]. Als ein Boot von der Insel abgekommen war, begab DELARGY sich in 3 Booten auf die Suche. Nach fruchtlosem Umherfahren gelangte er am 18. August nach der an der Südküste von Neu-Guinea gelegenen Insel Saibai, wo er seine Leute in ganz erschöpftem Zustande antraf. Sie hatten es nicht gewagt den Strand zu betreten. Als DELARGY darauf das Dorf aufsuchte, fand er bei den Eingeborenen, nachdem das anfängliche Misstrauen überwunden war, freundliche Aufnahme [4]).

---

1) Nova Guinea. I, p. 332. Auf der niederländischen Seekarte (N°. 155. Ausgabe 1889) sind diese Inseln unter den Namen Slamapin, Mandeneh und Swandei eingetragen.

2) [J. W. PLOOS VAN AMSTEL]. Verslag eener reis van den Nederlandschen Consul-Generaal te Melbourne, aan boord Zr. Ms. Stoomschip Curaçao langs de Oost- en Noordkust van Australie in Julij—October 1871, p. 98, 101, 105.

3) Rocher dans le détroit de Torrès (côte Nord d'Australie). Annales hydrogr. XXX. Paris 1870, p. 103. Auf der englischen Seekarte (N°. 2375) unter 10° 30′ 39″ S., 142° 26′ 42″ E. als Edwards Rock eingetragen.

4) Visit in the „Active". Illustrated Travels: a Record of Discovery, Geography, and Adventure, edited by H. W. BATES. II. London 1870, p. 287—289. — Sir RODERICK MURCHISON. Address to the R. Geogr. Society delivered at the Anniversary Meeting. Proceed. R. Geogr. Soc. XIV. 1869—70. London 1870, p. 323—324. — Die Insel Tud in der Torres-Strasse. Petermanns Mittlg. XVIII. 1872, p. 256.

E. H. Minton 1869.

„E. H. MINTON claims to have explored the coast of Papua in 1869, discovering several rivers and harbours which he named"[1]). Falls ARCHIBALD MICHIE mit seiner Bemerkung[2]), dass MINTON unter 9° 30' S., 147° 10' E. einen ausgezeichneten Hafen gefunden, recht hätte, so wäre dieser als der Entdecker von Port Moresby anzusehen. Verdächtig wird sie durch MINTONs eigene und kaum auf Wahrheit beruhende Angabe: „I am the only white man who has penetrated into the interior, and my name is cut on a tree 35 miles from the coast"[3]).

Schiff „**Honolulu**" 1869.

Das deutsche Schiff „Honolulu" strandete im Jahre 1869 während der Fahrt durch die Torres-Strasse auf dem Wreck-Riff (10° 9' S., 142° 45' 38" E.) und musste von der Mannschaft verlassen werden[4]).

Kapt. **Cascoigne** 1869.

Der niederländisch-indische Kutter „Sperwer", Kapt. CASCOIGNE, wurde im Jahre 1869 von Eingeborenen der Prince of Wales-Insel ausgemordet. Eine Bestrafung erfolgte durch den Polizeimagistrat in Somerset und darauf in nachdrücklicherer Weise durch das britische Kriegsschiff „Blanche", Kapt. MONTGOMERY[5]).

Unfreiwillige Fahrt von **Siau-Insulanern** 1869—70.

Am 13. Dezember 1869 machten sich 38 Eingeborene der Insel Siau (Sangi-Inseln), 32 Männer, 2 Frauen und 4 Kinder, auf, um zu einem Besuche von Verwandten nach Tamaku auf der Insel Sangi zu fahren[6]). Von einer kräftigen östlichen Strömung erfasst, trieb die Prau ab, fuhr im Norden von Halmahera und später an Waigëu vorbei, um endlich Mitte Januar an die Kuste von Amberbaken (Nordküste der Nordwest-Halbinsel von Neu-Guinea) zu geraten. Als ein papuanisches Kanu sich näherte mit der unverkennbaren Absicht die Insassen zu berauben, wurde aufs neue das offene Meer aufgesucht. Drei Tage später suchte die Prau eine andere Stelle der Küste auf und begegnete hier abermals einem Kanu, dessen Mannschaft von besseren Absichten beseelt, am 24. Januar in der Doré-Bai eintraf und die Nachricht von dem Unglücksfall übermittelte. Sofort wurde von den Missionaren eine mit 20 Ruderern bemannte Prau ausgesandt, die die Schiffbrüchigen in den letzten Tagen des Januar in sicheren Port brachte.

1) GORDON & GOTCH. The Australian Handbook . . for 1900. 31st Year of Issue. London, Melbourne, Sydney &c., p. 624.

2) Great Britain and New Guinea. Proceed. R. Colon. Institute VI. 1874—75, p. 134.

3) New Guinea Deputation. ibid. p. 197.

4) Hydrographische Mittheilungen. II. Berlin 1874, p. 107. Als das Schiff „Loch Awe" im Jahre 1870, auf der Fahrt von Newcastle (N. S. W.) nach Batavia begriffen, durch die Torres-Strasse fuhr, fand es das Wrack noch auf dem Riffe sitzend. (Annales hydrogr. XXXV. Paris 1871, p. 131).

Im Jahre 1880 berichtete der Kommandant des französischen Kriegsschiffes „Beautemps-Beaupré", DES ESSARDS, dass das Honolulu-[Wreck-] Riff verschwunden sei. (Annonce hydrographique. Paris 1880, N°. 117/690, hieraus Berigt aan Zeevarenden. 's Gravenhage 1880, N°. 45/1269, p. 372). Auch der Kommandant des deutschen Kanonenbootes „Albatross", CHÜDEN, konnte am 21. April 1881 das Riff nicht wahrnehmen (Nachrichten für Seefahrer. XII. Berlin 1881, N°. 31/816, p. 267) und ebensowenig der Kommandant des britischen Vermessungsschiffes „Alert", J. P. MACLEAR, in dem nämlichen Jahre (Hydrographic Notice. London 1880, N°. 45, hieraus Berigt aan Zeevarenden, 1882, N°. 7/202, p. 53).

5) J. W. PLOOS VAN AMSTEL. Verslag van den Nederlandschen Consul-Generaal te Melbourne . . . 1871, p. 100.

6) W. H. WOELDERS in Berigten van de Utrechtsche Zendingsvereeniging. XI. 1870, p. 158—159. — H. VON ROSENBERG schreibt umgekehrt, dass es Leute von Sangi waren, die sich nach Siau hatten begeben wollen. (Reistochten naar de Geelvinkbaai. 's Gravenhage 1875, p. 77).

14 Personen wurden in Kwawi, 10 in Mánsinam und 14 in Andai in Pflege genommen. Mit Ausnahme des am 20. Februar gestorbenen Schiffsführers wurden sämtliche Mitfahrende wiederhergestellt. Sie hatten bei ihrer Abfahrt nur für zwei Tage Lebensmittel mitgenommen, so dass sie sich während $1^1/_2$ Monate kümmerlich von den unterwegs ab und zu gefangenen Fischen hatten ernähren müssen [1]). Das erste uns bekannte Beispiel einer derartigen unfreiwilligen Fahrt bietet uns diejenige des JORGE DE MENEZES [2]) (1526—7), wir werden aber noch wiederholt Gelegenheit haben ähnliche zu beschreiben.

C. B. H. von Rosenberg 1870.

Am 11. Januar 1870 trat C. B. H. VON ROSENBERG von Ternate aus, auf dem Schoner „Ternate", seine letzte Fahrt nach Neu-Guinea an [3]). Vom 14.—16. verweilte er zu Labuha auf der Insel Batjan, vom 16.—19. zu Gané an der Westküste der Südhalbinsel von Halmahera. Nachdem die Sagewin-Strasse durchlaufen war, ging das Fahrzeug am 28. auf der Reede von Samaté auf Salawati vor Anker, um dort bis zum 12. Februar liegen zu bleiben. Nachdem am 18. endlich die Ankunft in der Doré-Bai erfolgt war, begab ROSENBERG sich nach Andai, um hier bis zum 19. Mai zu bleiben. Während dieses dreimonatlichen Aufenthaltes kam er nicht über die allernächste Umgebung hinaus und auch seine am 4. April nach Hatam im Arfak-Gebirge gesandten Jäger kamen am 9. zurück, ohne das Ziel erreicht zu haben [4]). Da der ihm erteilte Auftrag dahin gelautet hatte, die unbekannten Gebiete im Innern, wo die selteneren Paradiesvögel hausen, zu erforschen, so muss diese Reise als eine verfehlte bezeichnet werden. Überhaupt hat die mitgebrachte Sammlung den gehegten Erwartungen in keiner Weise entsprochen [5]).

Am 20. Mai verliess von ROSENBBRG die Doré-Bai, hielt sich noch einmal in Samaté, vom 28. Mai bis 1. Juni auf und traf am 20. Juni wieder in Ternate ein.

Irgendwelche nennenswerte Ergebnisse haben, abgesehen von einigen ornithologischen Arbeiten, seine Reisen überhaupt nicht gezeitigt. Von ROSENBERG war ein Müssiggänger, der sich in den papuanischen Gebieten nirgends, auch in den ohne persönliche Gefahr zu bereisenden, von der Küste weit entfernt hat. Von wissenschaftlichen Untersuchungen kann bei ihm überhaupt nicht die Rede sein, da ihm dazu die Vorbildung mangelte. Er starb im Haag am 15. November 1888 [6]).

---

1) Berigten van de Utrechtsche Zendingsvereeniging. XII. 1871, p. 2.

2) Nova Guinea. I, p. 14—15.

3) Reistochten naar de Geelvinkbaai op Nieuw-Guinea. 's Gravenhage 1875, p. 70—107. — Der Malayische Archipel. Leipzig 1878, p. 518—548. — Moeurs et coutumes des Arfaks. Ann. de l'Extrême Orient. I. Paris 1878—79, p. 13—19., Les Hattams, p. 219—220.

4) Da ROSENBERG der Landessprache nicht mächtig war und das Arfak-Gebirge nicht besucht hat, so dürften seine Angaben über dessen Bewohner ausschliesslich auf mündliche Mitteilungen des in Andai wohnenden W. H. WOELDERS zurückzuführen sein.

5) H. SCHLEGEL. Observations zoologiques. Nederlandsch Tijdschrift voor de Dierkunde. IV. Amsterdam 1873, p. 18. — A. R. WALLACE—P. J. VETH. Insulinde. II. Amsterdam 1871, p. 474.

6) TH. C. L. WIJNMALEN hat zwar ein sehr schmeichelhaftes, aber gerade deshalb ganz unwahres Lebensbild von ihm entworfen (Carl Benjamin Heinrich, Baron von Rosenberg. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (5) IV. 1889, p. 130—143). Es erscheint bei dieser Gelegenheit angemessen die Auslassung eines Rezensenten über das Buch „Der Malayische Archipel", der sich wohlweislich in Dunkel hüllt, niedriger zu hängen. „Wir lernen dadurch einen Mann kennen, der das Zeug in sich hat neben den berühmten Reisenden der Neuzeit zu bestehen . . . In dieser Beziehung ist das Buch von Rosenberg's geradezu ein Phänomen und darf als Muster hingestellt werden, indem es in seltenem Masse wissenschaftlichen Werth mit interessanter Darstellung vereinigt" (Reisen auf der Insel Neu-Guinea. Gaea. XV. Köln—Leipzig 1879, p. 261—278).

G. Emilio Cerruti 1870.

Die von G. EMILIO CERRUTI seit dem Jahre 1866 für seine Ideen gemachte Propaganda sollte von dem gewünschten Erfolge gekrönt werden. Es gelang ihm nicht allein die für seine Zwecke erforderlichen Mittel durch Hülfe von Privatpersonen, sondern merkwürdigerweise auch seitens der Regierung zu erhalten [1]). Merkwürdig deshalb, weil die Gründung einer Strafkolonie auf West-Neu-Guinea doch einen Einbruch in fremdes Gebiet bedeutete. Es legt daher das ganze Unternehmen Zeugnis von einer hochgradigen Naivität, um nicht zu sagen Unverfrorenheit, ab [2]).

CERRUTI dampfte in Begleitung seines Bruders PIER FEDELE CERRUTI und des Genie-

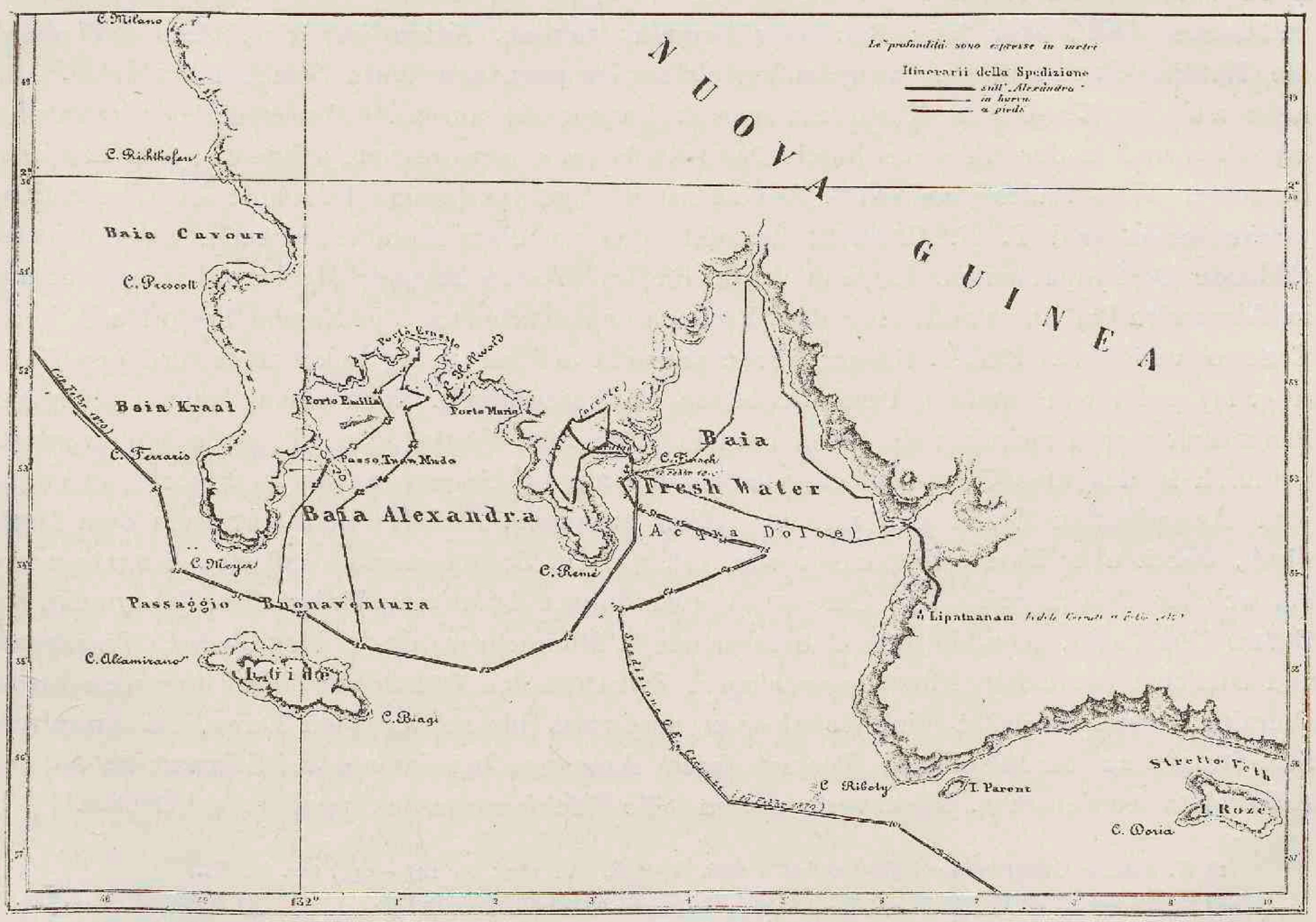


Fig. 13.

hauptmannes GIUSEPPE DE LENNA im November 1869 zunächst nach Singapore ab [3]). Hier gelang es die Jacht „Alexandra", Kapt. PRESCOTT, zu chartern und auf dieser die Fahrt in östlicher Richtung fortzusetzen. Nachdem die Saleyer-Strasse durchfahren und längs

1) Es lag sogar ein direkter Auftrag des damaligen Ministerpräsidenten, Graf F. L. MENABREA, vor. (G. E. CERRUTI. On his Recent Explorations in N. W. New Guinea. Report on the 46th Meeting of the Brit. Assoc. Adv. of Sc. Glasgow 1876. London 1877, p. 182. — LEONE CARPI. Delle colonie e dell' emigrazione d'Italiani all'estero. III. Milano 1874, p. 80).

2) Was würden umgekehrt die Italiener wohl sagen, wenn eines schönen Tages ein Holländer in ihrer Colonia Eritrea auftauchte, um sich dort nach einem für eine niederländische Strafkolonie geeigneten Gebiet umzusehen?

3) Esplorazioni di G. EMILIO CERRUTI. Cosmos di Guido Cora. I. Torino 1873, p. 148—152. — G. E. CERRUTI. Viaggi alla Nuova Guinea. Bollet. Soc. Geogr. Italiana. Roma 1874, p. 157—158.

der Südwestküste von Buton gesegelt worden war, landeten die Teilnehmer zuerst an der Westküste der Insel Taliabu (Sula-Inseln). Ein weiterer Besuch wurde Ternate zuteil, worauf Südkurs eingeschlagen und nacheinander vor Labuha auf Batjan [1]), Kajeli auf Buru und Amboina geankert wurde. Am 3. Januar 1870 lief die „Alexandra" wieder aus und traf am 15. vor Dula, Insel Kei Dula (Kei-Inseln) ein. Drei Tage später erfolgte die Ankunft vor Dobo auf der Insel Wamar (Aru-Inseln) [2]). Von hier aus wurde direkt auf die Südwestküste von Neu-Guinea zugesteuert und am 29. Januar kam zuerst das Kap Buru in Sicht. Des schlechten Wetters wegen gelang es nicht die Triton-Bai zu erreichen, vielmehr war das Schiff gezwungen 4 Tage unweit der Nordküste von Adi liegen zu bleiben. Auf der Insel selbst konnte nur ein verlassenes Dorf, aber kein Bewohner bemerkt werden. Kaum war die „Alexandra" durch die Nautilus-Strasse wieder ausgelaufen, als sie bis nach den Watu Bèla-Inseln abtrieb. Aufs neue auf die Neu-Guinea-Küste zusteuernd, konnte sie am 10. Februar die Freshwater-Bai erreichen und in der Nähe des durch DAMPIER bekannt gewordenen, seitdem aber nicht wieder besuchten Wasserfalles [3]) ankern [4]). Am nächsten Tage wurde eine Bootfahrt am Ufer entlang unternommen und P. F. CERRUTI besuchte das auf einer Anhöhe liegende, 50—60 Seelen zählende Dorf Sipatnanam. Alsdann wurde die im Westen liegende Mackarel-Bai besucht und in Alexandra-Bai umgetauft. Ihre drei Einbuchtungen erhielten die Namen Porto Maria, Porto Ernesto uud Porto Emilia. Ferner wurde versucht auf der wenig bekannt gewordenen Karte (Fig. 13) zahlreiche andere Persönlichkeiten zu verewigen [5]). Nach einem kaum zweitägigen Aufenthalt wurde zwischen der Insel Batu Puti und dem Festlande, der Passagio Buonaventura, hindurch in den Mac Cluer-Golf eingelaufen und am 13. Februar an der Nordküste, 12 miglia vom Assassination Creek entfernt, vor Anker gegangen. Auf der Bootfahrt nach dem Dorfe Birah, womit aber Tambani gemeint war, erfolgte ein Zusammenstoss mit den Eingeborenen, bei welcher Gelegenheit G. E. CERRUTI Verwundungen davon trug. Er hat diese Begegnung, wie GUIDO CORA sagt, „con vivi colori" beschrieben [6]). Nunmehr wurde der Mac Cluer-Golf verlassen und zunächst westlicher Kurs eingeschlagen. Zwischen den östlich von Misol liegenden Inseln Warakakèt und Walekot ging es alsdann nordwärts bis zu den Pulu Duwa, um darauf die Sélé-Strasse zu durchlaufen [7]). Der an ihrem Ausgange bei Samaté auf Salawati befindliche Ankerplatz wurde am 2. März verlassen und die Rückfahrt nach Singapore angetreten.

---

1) G. EMILIO CERRUTI. Le isole Batcian e Obi. Cosmos. IV. 1877, p. 145—147, tav. V, VI.

2) G. EMILIO CERRUTI. Esplorazione delle isole Kei. Cosmos. II. 1874, p. 97—101. 3) Nova Guinea. I, 128.

4) G. EMILIO CERRUTI. Esplorazione della baie Freshwater e Alexandra. Cosmos. I. Torino 1873, 270—278.

5) Von den folgenden Namen sind die einheimischen bekannt geworden: Cavour-Bai = Wartapin, Kap Milano = Fatagar, Kap Prescott = Tégin, Kraal-Bai = Sowéri, Kap Ferraris = Gainèf, Kap Meyer = Bétufi, Kap Remé = Sipatnanam Tutin. Der Name Kap Riboty ist durch Verstümmelung von Ribu Tutin entstanden.

6) Esplorazione alla Nuova Guinea. Gazzetta Piemontese. Torino. 1, 9, 15, 22, 29 settembre, 6 ottobre 1872 (nicht zugänglich); s. Cosmos di Guido Cora. I. 1873, p. 147—152. — Das Ausland. XLVI. 1873, p. 934).

Nach der von P. VAN DER CRAB gegebenen Darstellung, die auf den Angaben der Eingeborenen beruht, hatten die Italiener zwei Boote an Land geschickt, auf denen sich jedoch niemand befand, der sich mit ihnen hätte verständigen können. Nachdem die ungebetenen Besucher ein Schwein, das dem Häuptling gehörte, erschossen und eine mit Sago beladene Prau beraubt und zerstört hatten, waren die Papuanen zum Angriff übergegangen, wobei eine Flagge und ein Hinterlader in ihre Hände fielen. Ihr Häuptling wurde durch einen Revolverschuss hingestreckt und zwei andere Eingeborene verwundet. Die beiden erbeuteten Gegenstände wurden an handeltreibende Cerammer verkauft, gelangten später aber in den Besitz der niederländischen Regierung, die sie der italienischen zustellte. (P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA. Reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea 1879, p. 44. — J. E. TEYSMANN. Verslag eener reis naar Nieuw-Guinea. Natuurk. Tijdschr. Ned. Indië. XL. 1881, p. 210—211. — Koloniaal Verslag 1873, p. 4).

7) G. EMILIO CERRUTI. Esplorazione dello Strette di Galewo. Cosmos di Guido Cora. I, p. 152—159, tav. VII.

Nach Italien zurückgekehrt, setzte CERRUTI seine Propaganda fort, trotzdem sein Fuss Neu-Guinea — „una terra libera, fertile, salubre" — nur an einer einzigen Stelle berührt hatte und seine Erfahrungen am allerwenigsten zu einem derartigen Auftreten berechtigten [1]). Da auch das inzwischen unter GIOVANNI LANZA aufgetretene Ministerium von der Sache nichts wissen wollte, so verlief die Angelegenheit im Sande. Auch CERRUTI trat in das Dunkel, aus dem er sich unberufener Weise hervorgedrängt hatte, zurück, nachdem er sich eine Weile in der üblichen Weise als Forschungsreisender hatte feiern lassen.

Als einziges Ergebnis seiner Fahrt sind die Aufnahmen der Freshwater-Bai und der Sélé-Strasse durch G. DE LENNA zu bezeichnen. Die erstgenannte ist auch heutigentags noch nicht näher erforscht worden [2]). Was die letztgenannte betrifft, so ist die Karte zwar eine Verbesserung gegenüber den damals bestehenden, kann aber den Vergleich mit den gegenwärtigen [3]) doch nicht aushalten.

D. B. Lutjens 1870.

Der Resident von Ternate, D. BOES LUTJENS, unternahm auf dem Regierungsdampfer „Telegraaf" im Jahre 1870 eine Inspektionsreise nach dem Geelvink-Busen. Dem Wenigen, das über diese Fahrt bekannt geworden, ist zu entnehmen, dass er am 15. Juni in der Doré-Bai eintraf [4]), darauf Andai sowie die Inseln Rōn und Mios Wār besuchte und auf der Rückfahrt auch bei Samaté auf Salawati anlegte [5]).

H. M. Chester 1870.

Am 17. September 1870 trat H. M. CHESTER von Somerset aus eine Fahrt nach verschiedenen Inseln der Torres-Strasse an, wozu das Grossboot des Schoners „Active" verwendet wurde [6]). Zwei Tage später erfolgte die Ankunft auf Tud [Warrior-Insel], deren eingeborene Bevölkerung aus 43 Männern nebst deren Familien bestand. Dieses Eiland hatte einige Bedeu-

1) Le colonie penali e le colonie libere, considerazioni. Nuova Antologia di Sc. L. ed Arti. XXIII. Roma 1873, p. 673—722. Ausserdem hat CERRUTI über diesen Gegenstand noch die beiden, mir nicht zugänglichen Schriften: La questione delle colonie considerata per rapporto alle attuali condizione dell' Italia. Torino 1872 und Della deportazione come base fondamentale delle riforme carcerarie e della colonizzazione italiana. Lettera al cavalliere TANCREDI CANONICO. Torino 1872, verfasst.

Kennzeichnend für CERRUTI's Unwissenheit ist noch sein folgender Ausspruch: „Credo perciò che un 50 uomini di truppa leggiera, due cannoni ed R. commissario in Nuova Guinea, sarebbere più che sufficienti per inalberare e far rispettare la bandiera italiana in qualsiasi punto della grande Papua" (LEONE CARPI. Delle colonie e dell' emigrazione d'Italiani all' estero. III. Milano 1874, p. 571).

2) Einige wenige Mitteilungen hat man J. W. VAN HILLE zu verdanken. (Reizen in West Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Gen. (2) XXIII. 1906, p. 523).

3) Westkust van Nieuw-Guinea. Straat Selee 1 : 200 000. Vaarwaters en Ankerplaatsen op de Westkust van Nieuw-Guinea. 's Gravenhage. Min. van Marine 1903, N°. 270.

4) Berigten van de Utrechtsche Zendingsvereeniging. XII. 1872, p. 3.

5) Koloniaal Verslag van 1871. Bijlagen van het verslag der Handelingen van de Tweede Kamer der Staten-Generaal 1871—72. 's Gravenhage, p. 253.

6) Journey to Toot, Tud, or Warrior Island, Torres Strait, and the South coast of New Guinea. Queensland Express. Brisbane, 14th January, 18th February 1872, hieraus: Die Insel Tud in der Torres-Strasse und ein Besuch an der Südküste von Neu-Guinea. Petermanns Mittlg. XVIII. 1872, p. 254—256.

Capitän [sic!] CHESTER's Fahrten in der Torres-Strasse. Globus XXI. 1872 p. 86—88, nach Brisbane Courier, 1st July 1871. — Reisverhalen van HENRY M. CHESTER (Verslag eener reis van den Nederlandschen Consul-Generaal te Melbourne aan boord van Zr. Ms. Stoomschip Curaçao langs de Oost- en Noordkust van Australië, in Julij—October 1871, p. 103—115).

tung erlangt durch den Reichtum an Perlmuttermuscheln, durch welches sich das Warrior-Riff auszeichnete. Der grösste Fang bestand z. Zt. aus 2500 Paar Muscheln [1]) innerhalb einer Woche. CHESTER traf vor Tud den Schoner „Blue Bell", Kapt. BANNER, an, der 70 Kanaken beschäftigte. Kurz vorher war noch die Brigg „Pakeha" aus Sydney hinzugekommen. Ihre Mannschaft hatte einen zweitägigen Urlaub dazu benutzt, um in zwei Booten einen Ausflug nach Saibai und dem gegenüberliegenden Festlande von Neu-Guinea zu unternehmen, von dem sie mit Erdfrüchten (Taro und Yams) sowie Kokosnüssen beladen heimgekehrt war.

CHESTER setzte am 22. September seine Fahrt nach der Küste von Neu-Guinea fort und ankerte nachmittags in dem 180—200 feet breiten Katau-Fluss [2]) bei dem gleichnamigen, an der Mündung gelegenen Dorfe [3]). Am 24. war das Boot nach Tud zurückgekehrt.

Ende Dezember unternahm er nochmals eine Fahrt und zwar nach Mabuiag [Jervis-Insel]. Einige Eingeborene begleiteten ihn darauf nach Badu [Mulgrave-Insel], deren Bewohner zu den gefährlichsten Stämmen der Torres-Strasse gezählt wurden und die auch im vergangenen Jahre die Prince of Wales-Insulaner aufgehetzt hatten, den Kapitän und die Mannschaft des „Sperwer" zu ermorden.

Collins 1870.

Ein Goldgräber in Sydney, namens COLLINS, wusste im Jahre 1870 eine Anzahl Fachgenossen zu überreden, gemeinsam mit ihm ihr Glück auf Neu-Guinea zu versuchen. Nicht weniger als 200, darunter Vertreter der verschiedensten Berufsarten, erklärten sich bereit seiner Fahne zu folgen. Nachdem aber ein Mitglied der „Legislative Assembly" und früherer Minister es abgelehnt hatte, ein an die Regierung zu richtendes Gesuch um Förderung des Unternehmens zu unterstützen, und da es sich überdies herausstellte, dass COLLINS dem Trunke ergeben war, zerrannen die Pläne [4]).

P. van der Crab 1871.

Die eingangs dieses Abschnittes erwähnten, in Australien, Deutschland und Italien aufgetauchten Projekte hatten bewirkt, dass auch in den Niederlanden die Aufmerksamkeit auf Neu-Guinea gelenkt wurde. Im Jahre 1870 begannen in Batavia die vorbereitenden Massregeln für eine neue Expedition, als deren hauptsächlichster Zweck bezeichnet wurde sich eine genauere Kenntnis von dem Zustande dieser Insel und ihren Hülfsquellen zu verschaffen. Ferner ging der Auftrag dahin Erhebungen über die tatsächlich zwischen dem Sultan von Tidore und den eingeborenen Häuptlingen bestehenden Beziehungen zu veranstalten. Endlich aber — und dies ist ein novum — sollte die Forschungsreise sich nicht auf den niederländischen Anteil beschränken, sondern auf ganz Neu-Guinea ausgedehnt werden [5]).

---

1) Von Ende April bis Anfang Oktober 1870 betrug die Ausbeute 50 Tonnen. Daran waren ausser den obenerwähnten Schiffen noch beteiligt die „Kate Kearney", „Melanie" und „Fanny".

2) Der richtige Name lautet Binaturi.

3) Dieser Ort wurde stets Katow oder Katau geschrieben, bis Sir WILLIAM MACGREGOR im Jahre 1890 ermittelte, dass der Name Kadawa lautet. (Further Correspondence respecting British New Guinea. London. April 1891, p. 119).

4) [J. W. PLOOS VAN AMSTEL]. Verslag eener reis van den Nederlandschen Consul-Generaal te Melbourne in ... 1871, p. 96—97. Es gelang mir nicht festzustellen ob der obengenannte mit dem früher (p. 130) erwähnten A. KEITH COLLINS identisch ist.

5) Koloniaal Verslag van 1871. Bijlagen van het verslag der Handelingen van de Tweede Kamer der Staten-Generaal. 's Gravenhage 1871—72, p. 253, 254. — Wie A. PETERMANN (Expeditionen nach Neu-Guinea. Petermanns

Als erste, vorbereitende Massregel ist die Entsendung des Schiffes „Clara", Kapt. DE WOLF, mit einer Ladung von 150 Tonnen Steinkohlen nach der Doré-Bai zu bezeichnen. Sie erschien hier am 23. Mai 1870 [1]). Es sollte noch über ein Jahr währen, ehe das Unternehmen zustande kam. Mit dem Titel eines Regierungskommissars war als Leiter P. VAN DER CRAB ausersehen worden, der als ehemaliger Resident von Ternate in der Lage gewesen war, Erfahrungen über Neu-Guinea zu sammeln. Als Botaniker nahm an der Expedition J. E. TEYSMANN, der frühere Hortulanus des Botanischen Gartens zu Buitenzorg, teil. Beide Herren verliessen Batavia am 9. Juli 1871 und trafen am 28. in Ternate ein. Der für die Expedition bestimmte Dampfer „Dassoon", Kapt. A. SMITS, langte am 6. August an, leider mit unvollzähliger Bemannung, die — was noch schlimmer war — zum Teil aus hochbejahrten und abgelebten Leuten bestand. Da das Schiff keinen genügenden Raum für die mitzunehmenden Lebensmittel und Kohlen bot, so wurde die Bark „Wilhelmina Frederika", Kapt. DE WIT, gechartert, auf der sich zugleich die nach Doré auf der Ausreise begriffenen Missionare J. H. MEEUWIG, J. F. NIKS und G. L. BINK einschifften [2]). Endlich nahmen an der Fahrt noch teil die beiden tidorischen Prinzen MAHOMAD TAHER, genannt DUIVENBODE, in seiner Eigenschaft als Kapitan Laut und der Major MAHOMAD ANAS. Beide waren Brüder des Sultans.

Der von P. VAN DER CRAB erstattete Bericht wurde erst 8 Jahre später von P. J. B. C. ROBIDE VAN DER AA herausgegeben [3]), während J. E. TEYSMANN den seinigen sehr bald im Auszuge veröffentlichte [4]). Erst sehr viel später erschien er in vollständigerer Gestalt [5]), allerdings unter Hinweglassung einiger allzu persönlicher, gegen den Expeditionsleiter gerichteter Bemerkungen [6]).

Nachdem am 12. August die Reede von Ternate verlassen worden war, langte der „Dassoon" auf dem Wege durch die Gaman-Strasse am 22. vor Samaté, dem Hauptort von Salawati, an. Hier wurde ein Häuptling an Bord genommen und am 24. weiter gedampft, während die bisher im Schlepptau geführte Bark zunächst zurückgelassen wurde. Nach dem Durchlaufen der Sagewin-Strasse wurde Kurs nach dem Mac Cluer-Golf gesetzt und am Nachmittage des folgenden Tages in der an seiner Südküste gelegenen Patipi-Bai geankert. Mit dem an Bord kommenden Radja DJUMELABA aus Ceram, der sich hier in Handelsangelegenheiten aufhielt und seine Dienste als Dolmetsch angeboten hatte, ging es am 26. in östlicher Richtung weiter nach Kapituar, wo VAN DER CRAB vergebens sich bemühte eine

---

Mittlg. XVIII. 1872, p. 211) mitteilt, hätten die aus Australien laut gewordenen Stimmen für eine Deutsche Kolonisation das Misstrauen Hollands erweckt, zumal von der niederländischen Gesandtschaft in Berlin nach dem Haag gemeldet worden sei, dass man in Preussen eine Kommission zusammenberufen habe, um zu prüfen, inwieweit Deutschland ein Interesse an Neu-Guinea haben könne. Darauf hin sei eine telegraphische Depesche an den General-Gouverneur in Batavia abgegangen, um sofort eine Expedition auszusenden zu dem Zweck, Besitz auch von demjenigen Teil der Insel zu ergreifen, welcher bisher nicht unter niederländischer Botmässigkeit stand. Ich bin ausserstande die Richtigkeit dieser Angaben zu prüfen, aber nicht zu bezweifeln ist es, dass politische Erwägungen bei dem Unternehmen eine grosse Rolle spielten.

1) Berigten van de Utrechtsche Zendingsvereeniging. XII. Utrecht 1871, p. 181.

2) Berigten van de Utrechtsche Zendingsvereeniging. XIII. Utrecht 1872, p. 10., XIV. 1873, p. 144.

3) Verslag eener reis naar de Maccluer-, Geelvink- en Humboldt-baaien in Nieuw-Guinea van Augustus tot November 1871. (P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA. Reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea. 's Gravenhage 1879, p. 3—134).

4) Extrait du récit d'un voyage à la Nouvelle-Guinée. Annales du Jardin botanique de Buitenzorg. I. Leide 1876, p. 61—95.

5) Verslag eener reis naar Nieuw-Guinea. Natuurk. Tijdschr. Ned. Indië. XL. Batavia 1881, p. 200—255.

6) ROBIDÉ VAN DER AA hatte denn auch den Teysmannschen Bericht — bis auf einige Auszüge — für den Druck ganz ungeeignet erklärt. (Bijdragen tot de T. L. en Vk. (3) I. 's Gravenhage 1876, p. XXVIII).

Versöhnung der Bewohner dieses Ortes mit denjenigen von Sisir herbeizuführen. Am nächsten Tage wurde nach der Nordküste des Golfs nach dem unter 2° 15′ 6″ S., 132° 28′ 4″ E. liegenden Tambani gedampft, doch musste, der vielen Untiefen wegen, weit von der Küste ab geankert werden. Eine ans Land gesandte Prau kehrte mit dem Sohne des von G. E. CERRUTI erschossenen Häuptlings zurück, der hierauf den bereits (p. 144) erwähnten Bericht über den Vorfall abstattete. Nachdem der „Dassoon" am 28. Kapituar wieder aufgesucht hatte, setzte er die Fahrt längs der Südküste des Golfs fort, erreichte Dorimba [Drèmbang] und Bintuni [Bentuni] am 29. Als man am 30. bis 2° 21′ S., 133° 19′ E. gelangt war, wurde umgekehrt in der Meinung, dass der Tiefgang des Schiffes kein weiteres Vordringen gestattete [1]). Nachdem der Dampfer abends wieder vor Patipi eingetroffen war, begab er sich am 31. nach Samaté zurück, wo er am nächsten Tage anlangte. Am 2. September unternahm TEYSMANN eine Ruderfahrt nach den in der Nähe gelegenen Inseln Bam und Rumbobo. Am 3. begab er sich gemeinsam mit VAN DER CRAB nach der nahe der Nordwestspitze von Neu-Guinea liegenden Insel Dōm [Sorong]. Aus den hier eingezogenen Erkundigungen ging hervor, dass das Kap Spencer den einheimischen Namen Sorong führt, während die Threshold-Spitze in Wirklichkeit Elpapa heisst. In ihrer Nähe soll das Dorf Sèrori oder Senandobo liegen. Als eigentlicher Name des Kap Harafora wurde Asi bezeichnet, in dessen Nähe ein Dorf lag, in dem die besten Schmiede dieses Gebietes hausen sollten.

Am 5. September wurde die „Wilhelmina Frederika" wiederum ins Schlepptau genommen und ohne weiteren Aufenthalt nach der Doré-Bai gedampft, die am Mittage des 8. erreicht wurde. Den durch die Einnahme der Kohlen bedingten Aufenthalt benutzte TEYSMANN am 9. zu einem Besuche der Insel Manaswari, während die beiden folgenden Tage der Flora des gegenüberliegenden Festlandes gewidmet wurden. Hierauf setzte der „Dassoon" seine Fahrt durch den Geelvink-Busen fort und ankerte am Abend des 13. in der an der Südküste von Japen liegenden Ansus-Bai, in deren Grunde ein aus 39 Häusern bestehendes Dorf bemerkt wurde [2]). In seiner Nähe stürzte ein Wasserstrahl von einem Felsen herab [3]).

Am 15. ging es in südlicher Richtung weiter nach dem an der Ostseite der Umar-Bai liegenden Napan, das am Abend des 16. erreicht wurde. Da dieser aus 5 Hütten bestehende Ort verlassen war, dampfte der „Dassoon" bereits in der Frühe des nächsten Morgens weiter nach der Insel Rōn, und hier erfolgte kurz nach Mittag die Ankunft vor Jendé. Von dem hier herrschenden Handelsverkehr legten 5 Prauen aus Patani (Südost-Halmahera) Zeugnis ab. Die Untersuchung eines Streitfalles über eine Massoilieferung in den ein ternatanischer Händler verwickelt war, veranlasste VAN DER CRAB am 19. nach Wasior an der Ostküste der Wandamèn-Bucht zu dampfen. Von dort aus begab das Schiff sich nach Mios Wār, dem Wohnort des Missionars N. RINNOOY. Als am 21. das an der gegenüberliegenden Küste befindliche Wendèsi aufgesucht wurde, um Nachforschungen über den einige Monate zuvor an dem Nakhoda DJAMALU begangenen Mord anzustellen, begaben die Eingeborenen sich auf die Flucht, so dass unverrichteter Sache nach der Doré-Bai zurückgekehrt werden musste.

---

1) F. S. A. DE CLERCQ hat mit Recht hervorgehoben, dass dies ein Irrtum ist. (Tijdschr. Kon. Nederl. Aardr. Genootsch. (2) X. 1893, p. 449).

2) Einzelne Häuser oder Häusergruppen tragen die Namen der sie bewohnenden Sippen.

3) P. VAN DER CRAB. l. c. pag. 85—90. — J. E. TEYSMANN. l. c. pag. 221—223.

Nachdem TEYSMANN am 23. einen Ausflug nach den hinter Ajambori liegenden Hügeln unternommen hatte, wurde am Nachmittage des 24. eine gemeinschaftliche Ruderfahrt nach Andai angetreten, wo die Reisenden in dem Hause des Missionars W. H. WOELDERS Unterkunft fanden. VAN DER CRAB hatte den kühnen Plan zu einem Marsch nach Hatam im Arfak-Gebirge entworfen, der auch wirklich am 26., nachdem mit grosser Mühe die dazu erforderlichen Träger angeworben worden waren, angetreten wurde. Nachdem man, dem Laufe des Andai-Fluses folgend, am 27. noch seinen Ursprung nicht bemerkte, wurde umgekehrt und Andai noch an dem nämlichen Tage wieder erreicht.

Am 1. Oktober lief der „Dassoon", mit der Bark im Schlepptau, wieder aus der Doré-Bai aus, nahm östlichen Kurs, um die Fahrt der Nordküste von Neu-Guinea entlang fortzusetzen. Am 4. Oktober wurde die Mündung des Mamberomno [Amberno] passirt, und zwei Tage später gelangte das Schiff in die Nähe des Küstenstriches Tabi [1]). Einige Kanus, deren Zahl schliesslich auf 20 stieg, kamen an das Schiff, um Kokosnüsse, Pfeile und Bogen, Schildpatt sowie Leibeszierraten im Austausch gegen Messer, Beile, Perlen und Tabak feilzubieten. Der Einladung dieser Eingeborenen, ihren Wohnstätten einen Besuch abzustatten, wurde leider nicht entsprochen. In der Frühe des 8. erfolgte das Eintreffen in der Humboldt-Bai und kaum waren die Anker gefallen, als gegen 40 Kanus sich einstellten, deren Insassen mit Eifer dem Tauschhandel oblagen. Nicht allein für die Bewohner der Bai, sondern auch, wie aus der Beschreibung hervorgeht, für diejenigen der östlich vom Kap Bonpland liegenden Landschaft Sĕkă, bildeten die Schiffe einen Anziehungspunkt. Am 11. wurden drei armirte Boote nach einer kleinen, in der Nähe des Kap Bonpland liegenden Bucht gesandt, um hier an einem zu diesem Zwecke eingeschlagenen Pfahl das niederländische Wappen anzubringen [2]). Die Lage dieses Punktes wurde zu 2° 34′ S., 141° 9′ E. bestimmt [3]). Auf der nunmehr angetretenen Weiterfahrt war der „Dassoon" am 13. unter 3° 3′ S., 143° 32′ E. gelangt, als der Befehl zur Umkehr erfolgte. Wie es in dem Berichte heisst, waren mehrere Matrosen bereits der Beri-Beri erlegen und da viele ausserdem krank darniederlagen, bestand Gefahr für die ordnungsmässige Handhabung des Schiffsdienstes. Nachdem das Schiff am folgenden Tage zum zweitenmale in die Humboldt-Bai eingelaufen war, benutzte TEYSMANN den dadurch veranlassten Aufenthalt zu einer Landung an der Ostseite, wo sich das Wappen befand. Zwei Tage später ging es in westlicher Richtung weiter, worauf in der Frühe des 17. in der Walckenaer-Bai [4]) vor Mawes, das zum erstenmale Erwähnung findet, gehalten wurde. Etwa 20 Kanus kamen an das Schiff, von einem Besuche des Dorfes nahm aber VAN DER CRAB, der heftigen Brandung wegen, Abstand. Am Morgen des 20. traf der Dampfer vor der Mündung des Mamberomno [Amberno] ein. Der Versuch in den Fluss einzulaufen misslang, da keine geeignete Fahrrinne gefunden wurde. „De kans op eene schoone ontdekkingsreis op deze zoo

---

1) Nach F. S. A. DE CLERCQ ist Tabi der bei den Händlern gebräuchliche Name, während die Einheimischen die Landschaft Takār nennen (Tijdschr. Kon. Nederl. Aardr. Genootsch. (2) X. 1893, p. 987).

2) Dieses Wappen ist heutigentags noch vorhanden, hat aber ein schützendes Dach in Tobadi, in der inneren Bai gefunden.

3) Da Kap Bonpland [Djuar] unter 2° 39′ S., 140° 47′ E. liegt und die beregte Stelle nur 1½ km. südlich davon entfernt ist, so muss die Bestimmung unrichtig sein. Besonders auffällig erscheint die schlechte Längenbestimmung.

4) TEYSMANN nennt sie (Extrait du récit d'un voyage. l. c. pag. 83) irrigerweise Valkenier-Bai. Siehe Nova Guinea. I, pag. 331.

interessante rivier ging dus ook hier weder verloren" seufzte TEYSMANN [1]). Nachdem die Expedition am 23. wieder in der Doré-Bai eingetroffen war, um Kohlen einzunehmen, wurde am 29. die Rückfahrt angetreten. Am Abend des 31. fiel der Anker bei der kleinen Insel Middelburg, einer der beiden Mios Su, um hier am folgenden Tage den vierten während der Fahrt verstorbenen Matrosen zu bestatten. Zugleich wurde hier ein Wappenpfahl errichtet. Am 3. November wurde die Gaman-Strasse durchlaufen, worauf mit der am 6. erfolgten Ankunft auf der Reede von Ternate die Expedition ihren Abschluss fand.

Abgesehen von den Untersuchungen TEYSMANNs, die ein Bild von der Küstenflora gaben und dessen Sammlungen in R. H. C. C. SCHEFFER einen Bearbeiter fanden [2]), sind die Ergebnisse als sehr dürftige zu bezeichnen, wie VAN DER CRAB selbst zugestehen musste. Wenn er begütigend hinzufügt: „trotzdem wurden auf dieser Fahrt einige beinahe unbekannte Gebiete besucht, wie der Mac Cluer-Golf und die Walckenaer-Bai, während ein Teil der Westküste der Geelvink-Bai besser als bisher bekannt wurde", so ist demgegenüber zu betonen, dass er mit Ausnahme des Doré-Gebietes, wo er sich sicher fühlte, den Boden Neu-Guinea's nirgends betreten hat. Die von TEYSMANN erhobenen Klagen erscheinen daher in jeder Beziehung berechtigt. Nichts kennzeichnet aber den Charakter VAN DER CRABS und seine bekundete Unfähigkeit besser als der geradezu ungeheuerliche Antrag, nicht allein die im Jahre 1861 endlich abgeschafften Hongifahrten wieder ins Leben zu rufen, sondern auch der Kräftigung des Einflusses von Tidore auf Neu-Guinea mit Hülfe der Indischen Regierung das Wort zu reden [3]).

Andrew Edgar 1871.

Einer kurzen Notiz ist zu entnehmen, dass ANDREW EDGAR, Kapitän des australischen Schoners „Emma Patterson", als der erste Europaër zu bezeichnen ist, der die Astrolabe-Bai besucht hat. Stutzig macht jedoch die Angabe, dass er 200 miles in dieselbe eingedrungen sein will, ohne das Ende erreicht zu haben [4]). Die Bucht besitzt an der Ostseite eine Küstenlänge von reichlich 20 km. und selbst an der bis zum Kap Croisilles reichenden Westseite nur eine solche 68 km.

Samuel Mac Farlane und **A. W. Murray** 1871.

Nachdem die London Missionary Society den Beschluss gefasst hatte ihre Tätigkeit auch auf Neu-Guinea auszudehnen, beauftragte des Direktorium im Jahre 1870 den auf Lifu (Loyalty-Inseln) stationirten Geistlichen S. MAC FARLANE, bei der ersten besten sich darbietenden Gelegenheit eine Fahrt dorthin zu unternehmen [5]). Nach dem Eintreffen von A. W. MURRAY an Bord des „John Williams" am 2. Dezember 1870 begannen die Vorbereitungen

1) L. c. pag. 250.

2) Énumération des plantes de la Nouvelle-Guinea, avec description des espèces nouvelles. Annales du Jardin botanique de Buitenzorg. I. Leide 1876, p. 1—60.

3) P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA. Reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea. 1879. p. XXXIX.

4) Petermanns Mittlg. XVIII. 1872, p. 209.

5) RICHARD LOVETT. The History of the London Missionary Society 1795—1895. I. London 1899, p. 432. — Bereits im Anfang der sechziger Jahre hatte R. ARTHINGTON in einem Aufruf die Gründung einer Mission auf Neu-Guinea angeregt. (G. E. BURKHARDT Kleine Missionsbibliothek. 2. Aufl. von R. GRUNDEMANN. IV. 3. Bielefeld und Leipzig 1881, p. 199).

für diese Reise und am 31. Mai 1871 schifften MURRAY, MAC FARLANE und KARL THONGREN [1]) nebst 8 eingeborenen Missionsgehülfen (teachers) sich auf dem zu diesem Zweck gescharterten Schoner „Surprise", Kapt. PAGET, ein [2]). Am 29. Juni kam die Owen Stanley-Kette in Sicht und am 1. Juli konnte auf der Darnley-Insel [Èrub] geankert werden. Unter Zurücklassung zweier Gehülfen wurde hierauf nach Tud [Warrior-Insel] gesegelt. Hier weigerte der Kapitän sich die Fahrt nach der Neu-Guinea-Küste fortzusetzen, weshalb offene Boote bestiegen werden mussten, um zunächst Dauan [Mount Cornwallis], für welche Insel zwei weitere Missionsgehülfen bestimmt waren, aufzusuchen. Alsdann ging die Fahrt nach der nahen Neu-Guinea-Küste, wo in die Mündung des Binaturi, der in den ersten Berichten stets unter dem Namen Katau angeführt wird, eingelaufen wurde. In dem hier liegenden Dorf Kadawa beabsichtigte man abermals zwei Gehülfen zurückzulassen, doch wurden sie wieder nach Dauan mitgenommen, da man sie dort sicherer wähnte und auch zugleich Gelegenheit zu haben meinte die Landessprache zu erlernen. Unter Zurücklassung eines Bootes und von Lebensmitteln kehrte MAC FARLANE nach Tud zurück. Gerade im Begriff mit zwei anderen Gehülfen nach dem Fly-Fluss weiter zu segeln, traf die Nachricht ein, dass zwei der auf Dauan stationirten Leute nebst ihren Frauen geflüchtet waren. Als MAC FARLANE, um das Schicksal der übrigen besorgt, sich aufs neue nach der Insel begab, erfuhr er, dass zwei Tage nach der Landung der Gehülfen ein australisches Schiff angelangt war, dessen Mannschaft die Anpflanzungen der Eingeborenen geplündert hatte. Als Vergeltung für diese Rohheit hatten diese die Tötung der Missionsgehülfen gefordert, worauf der Häuptling jedoch nicht eingegangen war, so dass jene ihre Tätigkeit unangefochten fortsetzen konnten.

Die „Surprise" begab sich über Somerset abermals nach Èrub und segelte darauf nach der Yule-Insel am Hall-Sund. Auch hier wurde an der Neu-Guinea-Küste gelandet. Nachdem noch die Redscar-Bai aufgesucht und eine Ruderfahrt 15 miles stromaufwärts auf dem in ihr mündenden Manoa unternommen worden war [3]), wurde die Heimfahrt angetreten. Am 2. November traf der Schoner wieder in Lifu ein, worauf MAC FARLANE alsbald nach London abreiste.

N. von Miklucho Maclay 1871—72.

Angeregt durch eine Bemerkung KARL VON BAER's, in der eine Untersuchung der Bewohner von Neu-Guinea als sehr wünschenswert bezeichnet worden war, fasste NIKOLAUS VON MIKLUCHO MACLAY [4]) den Entschluss durch einen längeren Aufenthalt diese Aufgabe zu

---

1) Dieser hatte sich eine zeitlang auf der Darnley-Insel aufgehalten, um mit dem Schiffe „John Knox" die Perlfischerei zu betreiben.

2) A. W. MURRAY and S. MAC FARLANE. Journal of a Missionary Voyage to New Guinea. London 1872. Der erste Bericht wurde im Sydney Morning Herald, 6. Okt. 1871 veröffentlicht. — New Guinea. Chronicle London Missionary Society. 1871, p. 246—249., 1872, p. 6—10. — Expeditionen nach Neu-Guinea. Petermanns Mittlg. XVIII. 1872, p. 210—211.

A. W. MURRAY. Forty Years Mission Work in Polynesia and New Guinea, from 1835 to 1875. London 1876, p. 448.

S. MAC FARLANE. Among the Cannibals of New Guinea. London 1888, p. 14, 15, 25—53. — Neu-Guinea und die englische Expedition. Ausland XLV. Augsburg 1872, p. 736—739. — Nature. VI. London 1872, p. 14.

3) Mit dem Manoa ist der unweit des Dorfes Manu-Manu mündende Laloki gemeint.

4) Dieses ist die Schreibweise in seinen in deutscher Sprache abgefassten Schriften. In anderen schreibt er sich N. DE MIKLUCHO oder N. DE MIKLOUHO MACLAY. In seinen, in der Muttersprache abgefassten Arbeiten unterzeichnet er sich миклухо-маклая, also ohne Adelsprädikat.

lösen. Dank dem Einflusse der Grossfürstin HELENE sowie der ihm seitens der kaiserl. russischen Geographischen Gesellschaft zuteil gewordenen Unterstützung, wurde er in den Stand gesetzt, seine Pläne zur Ausführung zu bringen [1]). Die nach China bestimmte Korvette ВИТЯЗЪ = „Witjas" [2]), Kapt. z. See NASIMOFF, wurde angewiesen dem Reisenden freie Passage zu verleihen und ihn an der Küste von Neu-Guinea abzusetzen. Nachdem der Hafen von Kronstadt am 27. Oktober (r. St.) 1870 verlassen worden war, ging der Kurs auf dem Wege durch den Atlantischen Ozean und die Magalhães-Strasse zunächst nach Valparaiso. Von hier aus setzte das Schiff seine Fahrt durch den Stillen Ozean fort, bei welcher Gelegenheit u. a. die Oster-Insel, Pitcairn, Mangarewa, Tahiti, Samoa besucht wurden. Ferner wurde im Gower-Hafen [Kambotorosch] an der Südostspitze von Neu-Mecklenburg angelegt und von hier aus längs der Südküste von Neu-Pommern der Weg nach der Nordküste von Neu-Guinea eingeschlagen. Der Kurs ging zwischen der letzteren und der Long-Insel hindurch (Vitiaz-Strasse), worauf am 7. September (r. St.) 1871 das Einlaufen in die Astrolabe-Bucht erfolgte. In ihrem östlichen Teile, und zwar am Südende, wurde eine kleine Bucht entdeckt, die den Namen Konstantin-Hafen erhielt [3]). MACLAY war der erste, der hier landete und darauf den Entschluss fasste, sich auf einem westlichen Vorsprunge, von den Eingeborenen Gargasi genannt, $^1/_2$ Stunde von dem Dorfe Bongu entfernt, niederzulassen [4]). Die Zimmerleute des „Witjas" schlugen für MACLAY und seine beiden Begleiter, den schwedischen Matrosen UHLSON und einen Eingeborenen von Niué, eine Hütte auf, während von den Offizieren der Konstantin-Hafen und ein Teil der Astrolabe-Bai aufgenommen wurde. Bereits am 9. dampfte der „Witjas" wieder ab.

Im September des Jahres 1872 war durch ein englisches Blatt die Nachricht verbreitet worden, dass ein Walfischfänger in der Astrolabe-Bai gewesen sei, ohne eine Spur von MACLAY zu entdecken. Diese Mitteilung wurde der Anlass, dass der vom Kapt. z. See KUMANY [5]) befehligte Klipper „Isumrud" [6]), d. h. „Smaragd", nach der Astrolabe-Bai ausgesandt wurde [7]). Von dieser Fahrt sind ebenfalls nur spärliche Nachrichten bekannt geworden. Wir erfahren, dass dieses Schiff Anfang Dezember in der Doré-Bai eintraf, um Kohlen zu laden, und dass es zu jener Zeit bereits viele Kranke an Bord hatte [8]). Am 19. erfolgte das Einlaufen in den Konstantin-Hafen. MACLAY wurde in leidendem, UHLSON in schwer erkranktem Zustande vorgefunden; der Niué-Insulaner war bereits Anfang Dezember 1871 gestorben. Nachdem die Habseligkeiten an Bord geschafft und von seiten des „Isumrud" die früheren Aufnahmen

---

1) Eine wissenschaftliche Reise nach den Inseln des Stillen Oceans. Petermanns Mittlg. XVI. 1870, p. 306 (aus Iswestija der k. russ. geogr. Ges. V. 1869, N°. 7, 8).

2) Der Name wird meistens in der französischen Form „Vitiaz" geschrieben

3) Zu Ehren des Grossfürsten KONSTANTIN NIKOLAJEWITSCH, der am 9. September seinen Geburtstag feierte.

4) Nouvelle-Guinée. Extrait d'une lettre de M. NAZIMOFF, Commandant du „Vitiaz". Bull. Soc. de Géogr. (6) V. Paris 1873, p. 107—112.

Relazione intorno alla Baia dell' Astrolabe. Cosmos di Guido Cora. II. Torino 1874, p. 279—281, Tav. IV. (aus Iswestija. VIII. St. Petersburg 1872, p. 88—99).

5) Der Name wird meistens in der französischen Form COUMANY geschrieben.

6) Französische Schreibweise „Izoumroud".

7) [A. VON NIEDERMÜLLER]. Miklucha [sic!] Maklay unter den Papûas auf Neu-Guinea. Das Ausland. XLVII. Stuttgart 1874, p. 843.

8) J. L. VAN HASSELT. Gedenkboek van een vijf en twintigjarig zendelingsleven. Utrecht 1888, p. 160.

ergänzt worden waren (Fig. 14), wurde am 25. Dezember die Weiterfahrt angetreten [1]). Das Schiff gelangte zunächst nach Ternate, wo es 6 Wochen liegen bleiben musste, da von der 200 Mann zählenden Besatzung nicht weniger als 80 fieberkrank waren. Am 21. März 1873 erfolgte die Ankunft auf der Reede von Manila. Von hier aus unternahm MACLAY einen Abstecher nach Limai, wo ein $2^1/_2$ tägiger Aufenthalt bei den dortigen Negritos ihm genügte, um zu ermitteln, dass diese und die Papuanen einem und demselben Stamme angehörten [2]). Bis zur Ankunft in Hongkong war MACLAY als Gast auf dem „Isumrud" geblieben.

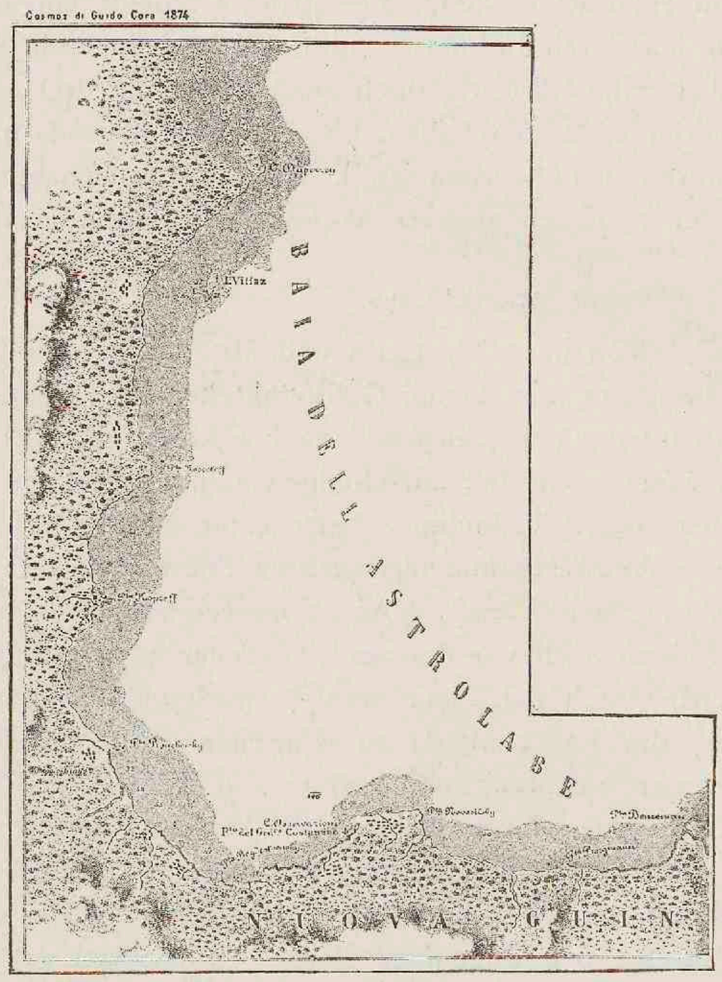


Fig. 14.

Im September finden wir ihn auf Java und hier war es, wo die ersten einigermassen ausführlichen Mitteilungen über seinen 16 Monate langen Aufenthalt auf Neu-Guinea veröffentlicht wurden [3]). Der Inhalt dieser und anderer Mitteilungen erscheint besonders in Anbetracht des verhältnismässig langen Zeitraumes als sehr dürftig, indem sie sich auf ganz allgemein gehaltene Bemerkungen über die Lebensweise der Papuanen beschränken. Genauere Angaben über die besuchten Gegenden und Ortschaften vermisst man durchgehends. Gelegentliche Erwähnung finden die Dörfer Bongu, Gorindu und Gumbu sowie das Gebirgsdorf Kuliku Mana. Im August 1872 hatte MACLAY eine Bootfahrt längs der Westküste der Astrolabe-Bai unternommen. Die Inseln Bili-Bili [Vitiaz-Insel] und Jabob [Jambom] wurden hier besucht. Weiter nordwärts gelangte er nach einer Inselgruppe, die von ihm als Archipel der Zufriedenen Menschen bezeichnet wurde als Anerkennung für die ihm zuteil gewordene freundliche Aufnahme. In östlicher Richtung vom Konstantin-Hafen dehnte er seine Fahrten nur bis Bogadjim aus.

Im übrigen beschäftigt sich MACLAY mit Vorliebe mit seiner eigenen Person. Zu einem

1) In der hinteren Bucht, 350 m. von der Station entfernt, fand man später eine Tafel mit der Aufschrift: „Vitiaz — Miclucho Maclay 8 (20) Septbr. 1871—7 (19) Dec. 1872 — Izoumroud". (J. W. THOMAS. Von Nias nach Kaiser-Wilhelms-Land. Gütersloh 1892, p. 43).

2) Nachrichten von Dr. N. von Miclucho-Maclay; seine zweite Reise nach Neu-Guinea. Die Papuas von Nord-Luzon. Petermanns Mittlg. XX. 1874, p. 22—23.

3) Mijn verblijf aan de Oostkust van Nieuw-Guinea in de jaren 1871 en 1872. Natuurk. Tijdschr. Ned. Ind. XXXIII. Batavia 1873, p. 114—126. — Anthropologische Bemerkungen über die Papuas der Maclay-Küste in Neu-Guinea. l. c. pag. 225—250. — Notice météorologique concernant la côte Maclay en Nouvelle-Guinée. l. c. pag. 430—431. — Ethnologische Bemerkungen über die Papuas der Maclay-Küste in Neu-Guinea. Nat. Tijdschr. XXXV. 1875, p. 66—93.

Paradiese konnte sich sein Aufenthalt auf Neu-Guinea zwar nicht gestalten, da er sich ungenügend verproviantirt und zudem von der Malaria zu leiden hatte, aber es muss als eine grenzenlose Übertreibung bezeichnet werden, wenn er von den Eingeborenen, die ihm doch kein Haar krümmten, sagt: „trotz 5 Monate langer, fast täglicher Versuche mich zu ermorden, bin ich durch Indifferenz und andere Umstände ihrer Herr geworden" [1]). Ein einziger nächtlicher Überfall hätte doch genügt, um die drei auf eine Bretterbude angewiesenen Menschen aus der Welt zu schaffen. Es geht aber nirgends hervor, dass überhaupt ein derartiger Versuch unternommen worden ist. J. W. THOMAS behauptet sogar, dass er „mit Eingeborenen — wie leider mancher anderer Weisse — zu intim" verkehrt habe [2]).

Schiff **„Maria"** 1872.

Von MAC FARLANE und MURRAY war in Manu-Manu ein irdener Topf erworben worden, in welchem man kleine Goldpünktchen zu erkennen geglaubt hatte [3]). Die hierüber durch die Bemannung der „Surprise" nach Sydney gelangte Nachricht hatte genügt, um 70 junge Leute zu veranlassen eine auf Goldgewinnung gerichtete Expedition nach Neu-Guinea ins Leben zu rufen. Jeder Teilnehmer hatte einen Beitrag von £. 10.—. gezeichnet uud mit Hülfe der auf diese Weise zusammengebrachten Summe wurde die alte, lecke Brigg „Maria" erworben. Die Führung wurde einer gänzlich ungeeigneten Persönlichkeit, dem Kapitän GILLESPIE, anvertraut, der denn auch vor der am 27. Januar 1872 erfolgten Abfahrt wieder ausgeschifft wurde [4]). Er wurde durch den kaum weniger geeigneten ersten Steuermann STRATMAN ersetzt. Anfänglich liess die Fahrt nichts zu wünschen übrig, bis der bisher aus Süden wehende Wind am 13. Februar umsprang und heftige von Regen begleitete Nordwestwinde sich einstellten, die das Schiff von seinem Kurse abbrachten. Auf 17. wurde daher der von einigen Mitfahrenden gestellte Antrag, in der Moreton-Bai auf Queensland Schutz suchen, angenommen. Am Morgen des 25. wurde Brandung bemerkt, doch gelang es dem Riffe noch rechtzeitig auszuweichen. Während der folgenden Nacht wurde, statt vor Anker zu gehen, in unbesorgter Weise die Fahrt fortgesetzt, bis beim Morgengrauen plötzlich die Passagiere durch einen Stoss, dem wenige Minuten später ein zweiter folgte, aus dem Schlafe aufgeschreckt wurden. Dieser Vorgang fand am Bramble Cay statt. Ohne sich um die Mitreisenden zu kümmern, verliess der Kapitän mit einem Teile der Mannschaft sofort das sinkende Schiff. Die Zurückgebliebenen fertigten in aller Eile zwei Flösse an, auf denen sie nunmehr ihr Heil versuchten. Das eine war bereits am Morgen des 27. auf Nimmerwiedersehen ausser Sicht gekommen. Das andere schlug zwar wiederholt um, doch konnte jedesmal wieder aufgerichtet werden, ohne dass dabei das Ertrinken einiger Schiffbrüchiger verhindert werden konnte. Am 28. wurden die Inseln

---

1) Dr. N. VON MIKLUCHO MACLAY's Forschungen auf Neu-Guinea. Petermanns Mittlg. XIX. 1873, p. 192.

2) Von Nias nach Kaiser-Wilhelms-Land und über Australien zurück nach Deutschland. Gütersloh 1892, p. 43.

3) W. WYATT GILL bekundet ausdrücklich (Three Visits to New Guinea. Journ. R. Geogr. Soc. XLIV. 1874, p. 29), dass sich in dem Töpferton niemals ein Spur von Gold habe nachweisen lassen. Augenscheinlich handelt es sich, wie bereits oben (p. 135) bemerkt, nur um eine Beimischung goldgelber Glimmerblättchen, wie dies auch in dem Töpferton der Doré-Bai der Fall ist.

4) W. F. FORSTER. The Wreck of the „Maria"; or, Adventures of the New-Guinea Prospecting Expedition. Sydney 1872, auch Nautical Magazine. XLI. London 1872, p. 809—817, 902—908, 965—971., XLII. 1873, p. 41—49., ferner Ocean Highways. II. London 1872, p. 110. — P. A. LEUPE. Nieuw Guinea. Bijdr. t. d. T. L. en Vk. (3) VII. 1872, p. 133—134.

bemerkt, welche an der Double-Spitze, im Norden der Rockingham-Bai liegen. Im Laufe der Nacht erfolgte endlich die Landung an einer sandigen Bucht. Drei Tage und drei Nächte hatten die unbesonnenen jungen Leute ohne Nahrung zugebracht und sie wären sicher umgekommen, wenn nicht Eingeborene sich ihrer erbarmt hätten. Als die Verunglückten am 12. März, etwa 10 miles nördlich vom Gladys-Fluss und etwa 5—6 miles von der Landungsstelle entfernt lagen, wurden die Maste eines Schiffes bemerkt. Nicht lange währte es mehr, als ein Boot sich dem Strande näherte, in welchem sich JOHN MORESBY, der Kommandant des auf die Suche ausgegangenen Kriegsschiffes „Basilisk" befand, der die Schiffbrüchigen an Bord brachte. Noch einmal ging das Boot an die Küste ab, um den gastfreundlichen Wilden Geschenke zu überbringen [1]. Nachdem der „Basilisk" am 15. die Double-Spitze verlassen hatte, traf am nächsten Tage der von Leutn. GOWLAND befehligte „Governor Blackall" in Cardwell ein, auf den die Geretteten am 18. übergingen. Ihre Ankunft in Sydney erfolgte am 28. Wie die Nachforschungen ergaben, war der Kapitän der „Maria", samt seinen Begleitern, an der Tam O' Shanter-Spitze von Eingeborenen erschlagen worden.

John Moresby 1872.

Dem unter dem Befehl von JOHN MORESBY stehenden Kriegsschiff „Basilisk", einem Dampfer von 1031 Tonnen, 178 Offizieren und Mannschaften, war ursprünglich als wesentliche Aufgabe der Auftrag erteilt worden, Untersuchungen über die Art und den Umfang des „Labour Trade" anzustellen. Dieses Ziel wurde weit übertroffen, denn die Reise sollte sich schliesslich zu einer für Neu-Guinea bedeutsamen Entdeckungsfahrt gestalten.

Am 15. Januar 1872 lief das Schiff aus Port Jackson aus, um zunächst Pferde und Ausrüstungsgegenstande nach Somerset am Kap York zu befördern. Die Ankunft erfolgte hier am 16. Februar. Nachdem die Ladung gelöscht worden war, wurde die Station am 22. wieder verlassen, um verschiedene Inseln in der Torres-Strasse zu besuchen, wie die Saddle-Insel (10° 10' S., 142° 45' E.), Two Brothers [Gaba], ferner die Warrior-Insel [Tud], wo sich die Perlfischereistation der Gebrüder MERRIMAN befand, und endlich die Lizard-Insel.

Als der „Basilisk" am 9. März in Cardwell eintraf, war dort der Schiffbruch der „Maria" bereits bekannt geworden, worauf JOHN MORESBY sich sogleich auf die Suche begab mit dem soeben geschilderten Erfolge. Am 6. April wurde Sydney erreicht [2].

Die nächste dem „Basilisk" gestellte Aufgabe bestand in dem Besuch einer Reihe von Inselgruppen im Hinblick auf den Arbeiterhandel. Da zur Zeit des Auslaufens, am 14. Mai 1872, die „Kidknapping Act" noch nicht Gesetzeskraft erlangt hatte, so besass MORESBY allerdings keine Berechtigung zum handelnden Eingreifen. Die hierauf besuchten Inselgruppen, wie die Neu-Hebriden, liegen ausserhalb der uns beschäftigenden Gebiete [3].

Bei der am 24. September erfolgten Rückkehr wurden die von der Admiralität erlassenen

---

1) JOHN MORESBY. Australia and Polynesia. Discoveries and Surveys in New Guinea and the Dentrecasteux Islands. A Cruise in Polynesia and Visits to the Pearl-shelling Stations in Torres Strait of H. M. S. Basilisk. London 1876, p. 38—48.

2) L. c. pag. 1—50.

3) L. c. pag. 53—119. — Bereits im Jahre 1869 wurde in England die Aufmerksamkeit auf die schreienden Missbräuche gelenkt. „Bitterly are we made to feel that „the love of money is the root of all evil", and that is becoming so fearful rampant amongst some sections of Englishmen, as to extinguish all the sentiments of honour, humanity, and decency". (The Kidknapping for Queenslanders. (Nautical Magazine. XXXVIII. London 1869, p. 541).

Befehle vorgefunden, die dahin gingen die Torres-Strasse sowie die Küsten von Neu-Guinea behufs Unterdrückung der widerrechtlichen Verwertung polynesischer Arbeiter bei der Perlfischerei abzusuchen. Da es MORESBY sehr bald gelang diese Aufgabe zu erledigen, so beschloss er die ihm zur Verfügung stehende Zeit auf Neuaufnahmen zu verwenden

Odoardo Beccari und **L. M. D'Albertis** 1872.

Am 25. November 1871 traten ODOARDO BECCARI und L. M. D'ALBERTIS auf dem Postdampfer „Arabia" von Genua aus ihre erste Fahrt nach Neu-Guinea an [1]). Am 20. Januar 1872 erfolgte ihre Ankunft in Singapore, worauf nach einem vom 28. Januar bis 10. Februar währenden Aufenthalt in Batavia die Reise nach Amboina fortgesetzt wurde. Hier angelangt, nahmen beide zunächst an einer Fahrt des Residenten nach Kajeli auf Buru und Wahai an der Nordküste von Ceram teil. Ihre Hoffnung, in dem letzterwähnten Orte eines Lotsen für den Utanata an der Südwestküste von Neu-Guinea habhaft zu werden, ging indessen nicht in Erfüllung. Nach der Rückkehr nach Amboina wurde der Schoner „Burung Laut", Kapt. LAMERS KEYSER, gechartert und auf demselben die Reede am 21. März verlassen. Zunächst wurde bei der Insel Gisser [Gèsir], darauf bei Ceram Laut angelegt, ohne sich auch hier eines Lotsen versichern zu können. Schliesslich fand sich auf Goram, das am 1. April erreicht wurde, einer, der wenigstens die Insel Lakahia kannte. Nachdem die Fahrt am 4. fortgesetzt worden war, gelang es bei der Annäherung an die Westküste von Neu-Guinea, des heftigen Südwindes wegen, nicht das Kap Kafura zu erreichen, sondern nur das nördlicher liegende Kap Baik, in dessen Nähe am 8. vor Anker gegangen wurde. Nach einem Besuch der unmittelbaren Umgebung desselben sahen die Reisenden sich durch die ungünstigen Windverhältnisse gezwungen auf den Besuch von Lakahia zu verzichten und nördlichen Kurs einzuschlagen. Zunächst ging es nach den 15 km. entfernt liegenden Karas-Eilanden [2]), von denen Karas und Fáur besucht wurden. Am 16. segelte der Schoner nach Kapáur, das von BECCARI nicht ohne Übertreibung als „importante emporio commerciale" bezeichnet wird [3]). Am 22. wurde hierauf die Neu-Guinea-Küste zunächst verlassen. Längs der Westküste von Salawati und darauf durch die Sagewin-Strasse steuernd, traf der „Burung Laut" am 26. an der Südküste von Batan Tá ein. Nach einem zweitägigen Aufenthalt auf dieser Insel wurde die Fahrt fortgesetzt, worauf am 29. das an der Nordostecke von Salawati liegende Dorf Samaté erreicht wurde. Bereits am nächsten Tage wurde die Sélé-Strasse gequert und auf der nahe der Nordwestspitze von Neu-Guinea liegenden Insel Döm mit dem Dorfe Sorong gelandet. Am 3. Juni verlegten die Reisenden den Schauplatz ihrer Sammeltätigkeit nach dem gegenüberliegenden Festlande. Am 13. fand noch ein Ausflug nach dem durch H. A. BERNSTEIN bekannt gewordenen Fluss Ramui statt, an dem, etwa 3 km. stromaufwärts, ein aus 4—5 Häusern bestehendes Dorf vorgefunden wurde.

---

1) Spedizioni italiani alla Nuova Guinea. Cenni di GUIDO CORA. Roma 1872, p. 18—20. — Spedizione di BECCARI e D'ALBERTIS. Cosmos di Guido Cora. I. Torino 1873, p. 11—15. — L. M. D'ALBERTIS. La Nuova Guinea. Boll. Soc. Geogr. Ital. XI. Roma 1874, p. 312—320. — ODOARDO BECCARI. Nota sui Papua e sulla Nuova Guinea. ibid. p. 652—659. — GUIDO CORA. Eduard Beccari's Reisen nach Neu-Guinea. Das Ausland XLVII. 1874, p. 214—215. — Expeditionen nach Neu-Guinea. Petermanns Mittlg. XIX. 1873, p. 148. — L. M. D'ALBERTIS. New Guinea: What I did and what I saw. I. London 1880, p. 1—81.

2) Diese Inselgruppe erhielt, mit Inbegriff der noch weiter nordwestlich liegenden, den Namen Carlo Alberto-Archipel, der mit Recht keinen Anklang gefunden hat.

3) Gemeint ist der östlich von Tubi Serang liegende Kampong Baru. Kapáur ist der Name der Landschaft.

Eine vor Sorong eingetroffene, mit Sago beladene und nach der Doré-Bai bestimmte Prau, bot BECCARI und D'ALBERTIS die erwünschte Gelegenheit, nach dem Geelvink-Busen zu gelangen. Diese am 15. Juli angetretene Fahrt nahm überaus langsamen Verlauf, da bei den an der Nordküste der Nordwesthalbinsel liegenden Ortschaften, wie Klein-Doré (mal. Doré Ketjil), Doré Hum [1]), Bari, Às, jedesmal behufs Einnahme von Wasser und Brennholz, angelegt wurde. Am 21. wurde auf der kleinen Insel Amsterdam, am 23. und 25. an zwei Stellen der Landschaft Amberbaken gelandet. Endlich, am 2. August, traf die Prau vor der Missionsstation Mánsinam auf der Insel Manaswari in der Doré-Bai ein und die beiden Reisenden fanden bei dem Missionar J. L. VAN HASSELT freundliche Aufnahme, doch siedelten sie bereits am 5. nach Andai über, um von hier aus einen Zug in das Arfak-Gebirge anzutreten.

Nach sehr umständlichen Vorbereitungen konnte D'ALBERTIS am 4. September in Begleitung eines Dieners und von nur 6 Trägern aufbrechen [2]). Nachdem nachmittags bereits eine Höhe von 1500 feet erreicht worden war, gelangte man nach kurzem Abstieg in ein trockenes Flussbett, in welchem D'ALBERTIS Eingeborene antraf, die ihn nach ihrem 500 feet höher liegenden, nur aus einem Hause bestehenden Dorf führten. Am nächsten Morgen wurde der Marsch fortgesetzt und am Mittag der Gipfel des Berges Putat, mit dem gleichnamigen, aus 4 Häusern bestehenden und etwa 50 Seelen zählenden Dorfe erklommen. Nachdem D'ALBERTIS hier seiner Jagdlust gefröhnt hatte, ging es am 6. unter dem Geleite seiner Bewohner weiter. Auf einen Abstieg von 700—800 feet folgte ein trockenes Bachbett, in welchem die Wanderung bergaufwärts fortgesetzt wurde. Nachdem die Nacht in zwei dürftigen Unterkunftshütten zugebracht worden war, bestieg der Reisende am nächsten Morgen einen Berg, dessen Höhe er zu 3600 feet bestimmte. Von hier aus konnte im Westen, durch ein tiefes Tal getrennt, Hatam erkannt werden. Aufs neue abwärts schreitend, wurde der Prafi [3]) erreicht, nach dessen Überschreitung eine Anhöhe erklettert werden musste, worauf nachmittags um 3 Uhr die Ankunft bei den ersten Häusern von Hatam, wie D'ALBERTIS sich euphemistisch ausdrückt, erfolgte [4]). Hier bezog er eine noch nicht ganz fertig gestellte Wohnung und entliess am 11. seine Träger nach Andai mit der an BECCARI gerichteten Bitte ihm Lebens-



Fig. 15.

1) Doré Um bei BECCARI und D'ALBERTIS.

2) Viaggio di DE ALBERTIS nei monti Arfak e sue collezioni zoologiche. Cosmos di Guido Cora. I. 1873, p. 218. — L. M. D'ALBERTIS. Una mesa fra i Papuani del Monte Arfak. Bollet. Soc. Geogr. Ital. X. Roma 1873, p. 67—71. — Fortschritte in der Erforschung von Neu-Guinea. Petermanns Mittlg. XX. 1873, p. 108—114. — L. M. D'ALBERTIS. New Guinea: What I did and what I saw I. London 1880, p. 82—150.

3) Er mündet aber nicht, wie D'ALBERTIS meint, in den Geelvink-Busen, sondern in die Kleine Geelvink-Bai [Sáu Béba].

4) Das eigentliche Dorf Hatam hat, wie ausdrücklich betont werden muss, D'ALBERTIS nicht erreicht.

mittel zukommen zu lassen. Am 9. erhielt er einen Besuch des Korano von Hatam. Das gute Verhältnis zu den Eingeborenen erlitt einen Stoss durch die eingetroffene Nachricht, dass die Arfaker von Andai einen Eingeborenen aus Doré erschlagen hätten, was zur Folge hatte, dass D'ALBERTIS keine Lebensmittel mehr erhalten konnte und dadurch gezwungen wurde am 29. den Rückmarsch anzutreten Als er am 1. Oktober wieder in Andai eintraf, ersah er aus einem von BECCARI zurückgelassenen Briefe, dass dieser inzwischen nach Putat gegangen war, welchen Ort er am 28. September erreicht hatte.

Die wiederholte Erkrankung von D'ALBERTIS liess seine baldige Abreise als wünschenswert erscheinen. Als daher BECCARI nach Andai zurückgekehrt war, begaben sich beide nach Mánsinam, das am 7. November verlassen werden konnte. Als die Prau am 15. wieder vor Sorong eintraf, fanden die Reisenden einen kleinen Schoner vor, den Kapt. KRAAL ihnen gesandt hatte, um beide nach Amboina zurückzubefördern. Ebenfalls lag hier vor Anker der von EDWIN REDLICH geführte Schoner „Franz", von dem wir noch mehr hören werden.

In der Frühe des 22. wurde Sorong verlassen und nach wenigen Stunden Samaté erreicht, wo gerade der Dampfer „Dassoon" geankert lag, dem BECCARI am nächsten Morgen einen Besuch abstattete [1]. Am 24. schlug der Schoner den Weg durch die Sagewin-Strasse ein, doch währte es infolge widriger Winde bis zum 7. Dezember, ehe in die Bai von Amboina eingelaufen werden konnte. Kaum war er hier in Sicht gekommen, als die auf Reede liegende italienische Korvette „Vettor Pisani" unter Dampf ging, um die Reisenden an Bord zu nehmen [2].

Graf **Giuseppe Lovera di Maria** 1872.

Der Kommandant der Korvette „Vettor Pisani", Graf G. LOVERA DI MARIA, hatte vor Antritt seiner Reise von der Regierung den Auftrag erhalten sich seiner Landsleute BECCARI und D'ALBERTIS anzunehmen. Das Schiff hatte Singapore am 19. Mai 1872 verlassen und dampfte zunächst nach Yokohama, wo es am 6. August eintraf [3]. Nach dem Verlassen von Japan wurde südlicher Kurs eingeschlagen, um nach Erreichen des Indischen Archipels längs der Ostküste von Morotai und Halmahera zu fahren und nach dem Passiren der Gilolo-Passage am 24. November zwischen den Inseln Gébé und Fau vor Anker zu gehen. Nachdem die Fahrt am 25. längs Gag, den Doif-Inseln, Kofiau und der Westküste von Salawati [4] fortgesetzt worden war, traf der „Vettor Pisani" am 28. vor dem Südeingange der Sélé-Strasse ein. Leutn. z. See L. CAMBIOSO wurde hierauf in einem Dampfbeiboot ausgesandt, um Nachrichten über den Verbleib der beiden Reisenden einzuziehen. Er untersuchte zunächst den südlichsten Teil der erwähnten Meerenge und dampfte am nächsten Tage längs der Süd-

---

1) Es trifft durchaus zu, wenn D'ALBERTIS (New Guinea. I, p. 153) schreibt: „It appears, that the Dutch authorities, suspecting that we were emissaries of the Italian Government, and fearing, perhaps that we should carry with us some portion of New Guinea, had commissioned the „Dasson", to visit every point of the coast, where we had been, to ascertain, if they were still in their respective places". Er verschweigt aber, dass sein Landsmann EMILIO G. CERRUTI den nur allzu begründeten Anlass zu einem derartigen Misstrauen gegeben hatte. (s. oben p. 143).

2) L. M. D'ALBERTIS. New Guinea. I. 1880, p. 151—205.

3) CARLO GRILLO e GIUSEPPE LOVERA DI MARIA. Note idrografiche sulla traversata de Singapore a Yokohoma. Cosmos di Guido Cora. II. Torino 1874, p. 244—257, s. ferner p. 101—107. — Esplorazione della „Vittor [sic!] Pisani"... Cosmos. I. 1873, p. 143—145. — G. LOVERA DI MARIA. Dall' Italia alla Nuova Guinea, all' Australia, alla Nuova Zelanda e a Montevideo. Viaggio della corvetta „Vettor Pisani" (1871-72-73). Roma 1873. (nicht zugänglich).

4) CARLO GRILLO e GIUSEPPE LOVERA DI MARIA. Esplorazione della „Vettor Pisani". Cosmos. IV. 1877, p. 170—180.

westküste von Salawati [1]). Bei Sailolof erfuhr er, dass die Gesuchten sich bereits auf dem Wege nach Amboina befanden, worauf an Bord zurückgekehrt wurde und der „Vettor Pisani" ebenfalls Kurs nach dieser Insel setzte [2]).

Da D'ALBERTIS' misslicher Gesundheitszustand einen Klimawechsel notwendig erscheinen liess, blieb er an Bord des Schiffes, während BECCARI seine botanischen Studien vorderhand auf Amboina fortsetzte. Auf ihrer Weiterfahrt nach Australien traf die Korvette zunächst am 17. Dezember vor Dula auf Kei Dula (Kei-Inseln) ein [3]). Nach Vermessung der Reede, ging es am 20. weiter, um am folgenden Tage Dobo auf der Insel Wamar (Aru-Inseln) zu erreichen. Weder hier, noch einige Tage später auf Watulei gelang es befriedigende Auskunft über die Lage des Utanata zu erhalten. Trotzdem wollte LOVERA DI MARIA es wenigstens auf einen Versuch ankommen lassen. Nach der am 27. angetretenen Weiterfahrt kam am folgenden Morgen das Schneegebirge in Sicht. Längs der Neu-Guinea-Küste in einem Abstande von 5. Seemeilen dampfend, kam das Schiff gegen $^1/_2$ 12 Uhr vor der Mündung eines Flusses an, der für den Utanata angesehen wurde. Da es der stark bewegten See wegen unmöglich war zu landen und der „Vettor Pisani" auch nicht ankern konnte, musste D'ALBERTIS den Besuch aufgeben. Am 2. Januar 1873 lief die Korvette auf dem Wege durch den Prince of Wales-Kanal in die Torres-Strasse ein und ankerte abends bei der Mount Ernest-Insel. Alsdann ging die Fahrt nach der Südküste von Neu-Guinea, um am 7. in der Orangerie-Bai einzutreffen. Die innere Bucht, die seit den Zeiten von TORRES nicht wieder aufgesucht worden war, wurde vermessen und erhielt den Namen Vettor Pisani-Hafen [4]). Am 10. Januar wurde weitergesegelt, und am 1. Februar erfolgte die Ankunft in Port Jackson. D'ALBERTIS blieb in Sydney zurück und trat erst am 20. Dezember die Heimfahrt nach Europa an in der ausgesprochenen Absicht, sobald wie möglich Neu-Guinea wieder aufzusuchen.

J. G. Coorengel 1872.

Bereits im Jahre 1872 wurde der Dampfer „Dassoon", Kapt. A. SMITS, aufs neue dazu ausersehen eine Fahrt nach Neu-Guinea zu unternehmen und die Indische Regierung zog, trotz der schlechten Erfahrungen, die sie mit P. VAN DER CRAB gemacht hatte, abermals einen ausgedienten Beamten ans Tageslicht, indem sie den früheren Residenten von Timor, J. G. COORENGEL, der noch weniger als sein Vorgänger unterrichtet war, die Leitung der Expedition

1) L. CAMBIOSO. Perlustrazione dell' entrata sud dello stretto di Galewo. Cosmos. III. 1875—76, p. 107—116.

2) G. LOVERA DI MARIA. Dalla sbocco di Galevo ad Amboina. Esplorazione del mare ad occidente di Salvatti. l. c. pag. 116—117, siehe auch p. 81—83. — GUIDO CORA hat die Aufnahmen auf einer von ihm entworfenen Karte verwertet und zugleich einer Reihe von Inseln neue Namen gegeben, die jedoch nirgends Anerkennung gefunden haben. (Carta originale della Nuova Guinea N. O. e delle isole Salvatti, Batanta, William, ecc. secondo i rilievi originali di Lovera, Cerruti, Beccari e le Esplorazioni anteriori. l. c. tav. III).

3) G. LOVERA DI MARIA. Relazione circa il gruppo delle Piccole Kei. Cosmos. II. Torino 1874, p. 88—91., auch Rivista marittima. VI. Roma 1873, p. 32—50 m. Karte. — Esplorazioni della „Vettor Pisani" 1872—73. Cosmos. IV. 1877, p. 179—180. — J. J. W. E. VAN RIEMSDIJK. Iets over de verrichtingen van de Italiaansche oorlogskorvet „Vettor Pisani", kommandant G. LOVERA DI MARIA, in de wateren der Key-eilanden en de Zuidkust van Nieuw-Guinea. Uit de rapporten van den resident van Ternate Mr. S. C. J. W. VAN MUSSCHENBROEK aan de Regeering zaamgesteld. Natuurk. Tijdschr. Ned. Indië. XXXV. Batavia 1875, p. 41—65 m. Karte.

4) Es ist dies die Baya de Nuestra Señora de la Asumpcion von TORRES (Nova Guinea. I, p. 44), der Mullens-Hafen von S. MAC FARLANE (Voyage of the „Ellangowan" [sic!] to China Straits. New Guinea. Proceed. R. Geogr. Soc. XXI. 1876—77, p. 358). Gegenwärtig ist der einheimische Name Pouro [lies Påro] am meisten gebräuchlich.

übertrug [1]). In Begleitung des ihm zugeteilten Beamten J. S. CRAWFURD reiste COORENGEL am 15. Juli 1872 von Batavia ab und traf am 5. August in Amboina ein. Es währte aber bis zum 29. September ehe der „Dassoon", mit der gecharterten „Henriette Elisabeth" im Schlepptau, die Reede verlassen konnte. Der Antritt der Fahrt erfolgte unter ungünstigen Umständen, da der Dampfer noch immer von der Beri-Beri infizirt war. Hatten kurz zuvor 4 Kranke wieder ausgeschifft werden müssen, so waren wenige Tage später bereits neue Erkrankungen zu verzeichnen.

Als die Schiffe am 1. Oktober sich westlich von Misol befanden, wurde die „Henriette Elisabeth" vorderhand ihrem Schicksale überlassen, da zunächst nach Ternate gedampft werden musste, um Kohlen und die unabänderlichen tidorischen Prinzen an Bord zu nehmen. Sie erschienen in Gestalt des Kapitan Laut MAHOMAD TAHER und des Prinzen SAHADJUAN, eines Sohnes des Sultans, und in Begleitung des Schreibers TALABUDIN. Zwei Tage nach dem Verlassen von Ternate wurde die Brigg am 11. Oktober wieder aufgefunden und am nächsten Tage das an der Nordküste von Misol liegende Waigama erreicht [2]). Von hier begab sich die Reisegesellschaft nach dem etwa 6 km. östlich davon liegenden Dorfe Kasim, dem gegenwärtigen Wohnsitz des Radja. Zwischen beiden Ortschaften ergossen sich die beiden Flüsse Fagéu und Gu [3]) ins Meer, die einige km. stromaufwärts befahrbar waren. Am Ufer des letztgenannten wurden Kalksteinhöhlen angetroffen.

Am 19. wurde Kurs nach der Insel Ceram Laut gesetzt, um einen Lotsen an Bord zu nehmen. Am 23. befanden die Schiffe sich bereits angesichts des Kaps Kumawa [Kap Van den Bosch] und hier wurden die uns bekannten beiden kleinen Nusa Wulan [4]), die auf der mitgeführten Karte nicht eingetragen waren, bemerkt. Nach den eingezogenen Erkundigungen sollte die eine Karawari [5]) heissen, die andere aber namenlos sein. Auch heisst es, dass sie im Zeitalter der Honigfahrten als Sammelplatz für die Fahrzeuge gedient hätten. Von hier aus wurde der Küste entlang in nordwestlicher Richtung gedampft und zunächst die Halbinsel Mon-Mon passirt, die COORENGEL Nusa Wulan nennt und von der er behauptet, dass zwischen ihr und dem Festlande eine Durchfahrt bestehe, was nach J. W. VAN HILLE [6]) nicht der Fall ist. Darauf ging es am 24. zwischen zwei Inseln und dem Festlande hindurch, ferner an der unbewohnten Insel Katumin vorbei, um am 25. in der Sebekōr- [Rijkloff van Goens-] Bai an der Nordseite der Insel Fáur, vor Anker zu gehen. Die drei in dieser Bucht liegenden Karas-Inseln wurden der Reihe nach besucht und zwar am 26. Tuburuása mit den 3 Dörfern Tuburuása, Dokoponuan (lies Dokopanú) und Tarak. Am 27. wurde auf Fáur [Páur] gelandet, dass ebenfalls 3 Dörfer, nämlich Kaidba, Patpadáda und Fáur, besitzt. Endlich wurde Karas aufgesucht, das zurzeit die Dörfer Sila, Bigor (lies Biger) und Suwan besass. Nachdem am 30.

---

1) J. G. COORENGEL. Journaal eener reis naar Misol, Onin en de Geelvinkbaai van October tot December 1872, (P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA. Reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea. 's Gravenhage 1879, p. 137—210).

2) Der Name lautet eigentlich Fagéu, doch wird er als Hauptort der Landschaft Waigama ganz allgemein mit der Namen der letzteren bezeichnet.

3) COORENGEL nennt (p. 153) diesen Fluss Bano, der nach F. S. A. DE CLERQ (Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Genootsch. (2) X. 1893, p. 185) jedoch an der Südwestküste ausmündet.

4) Nova Guinea. I, p. 106. — ROBIDÉ VAN DER AA verabsäumte (l. c. pag. 155) nicht, darauf aufmerksam zu machen, dass diese Eilande unter der Bezeichnung Ruloffs-Inseln längst auf einer Reihe von Karten figurirten.

5) COORENGEL übersetzt dies mit Götzen-Eiland, was schwerlich zutreffend sein dürfte.

6) Reizen in West Nieuw-Guinea. Tijdschr. Kon. Nederl. Aardr. Genootsch. (2) XXII. 1905, p. 291.

auf Fáur, in 3° 26′ 6″ S., 132° 44′ 7″ E., unter entsprechenden Feierlichkeiten ein Wappenschild angebracht worden war, dampfte der „Dassoon" am 31. tiefer in die Bai ein, musste aber sehr bald, der vielen Riffe wegen, wieder umkehren.

Am 1. November ging es in nordwestlicher Richtung weiter und wurde in die Bai von Kapáur [Kafáur] eingelaufen. Hier, nämlich vor Fak-Fak [Pak-Pak], kamen ein tidorischer Leutnant, der das Amt eines Steuereintreibers versah, und der Djimalaha von Kapar Tunin [1]) an Bord, um ihre Aufwartung zu machen. Am 3. besuchte COORENGEL Tubi Serang, eine kleine in der Nähe liegende Insel, und am folgenden Tage den auf der Insel Pandjang, die COORENGEL Menawas oder Albert nennt, wohnenden Kolano von Kapar Tunin, um schliesslich das auf dem gegenüberliegenden Festlande, westlich von Fak-Fak liegende Kapar Tunin aufzusuchen, in welchem Orte der Djimalaha dieser Landschaft hauste.

Am 6. November gelangten die Schiffe nach Ati-Ati Onin [2]), wo indessen kein Ankerplatz gefunden wurde [3]). Nach einem Besuche des Ortes dampfte der „Dassoon" am nächsten Tage nach der Freshwater-Bai, darauf nach dem am Südwesteingang des Mac Cluer-Golfs gelegenen Fatanggar [Fatagar], wo gelandet wurde und endlich nach dem 4 km. östlicher liegenden Ati-Ati. Am 10. wurde von hier aus die Fahrt quer durch den Mac Cluer-Golf und sodann längs der niedrigen Westküste fortgesetzt. Als der „Dassoon" am folgenden Tage sich vor der Kaibus-Bai befand [4]), stiess er auf ein Riff, konnte aber wieder abgebracht werden, worauf die Fahrt am 13. wieder aufgenommen wurde. Nach einem Besuch von Sailolof am 15., trafen die Schiffe auf dem Wege durch die Sagewin-Strasse in der Mittagstunde des 19. vor dem ebenfalls auf Salawati liegenden Samaté ein. Es bestand die Absicht von hier ausgehend eine Vermessung der Sélé-Strasse vorzunehmen, doch liess man sich merkwürdigerweise weissmachen, dass sie für Dampfer nicht befahrbar sei. Wie bereits (p. 158) erwähnt, erhielt COORENGEL hier am 22. den Besuch von BECCARI.

Am 25. wurde wieder ausgelaufen und zwei Tage später die Doré-Bai erreicht. Unter Zurücklassung der „Henriette Elisabeth" dampfte der „Dassoon" am 30. in nördlicher Richtung weiter und traf am folgenden Tage auf der Reede von Korido, an der Südküste der Insel Supiori (Schouten-Inseln) ein und wo der Kapitän wieder einmal keinen Ankergrund zu finden vermochte. Nach einem Besuch des Hauptdorfes lief das Schiff vor Anbruch der Nacht wieder aus und erreichte am 3. Dezember die Mündung des Mamberomno. Ein zu Wasser gelassenes Boot suchte in einen der Arme einzulaufen, musste aber der Brandung wegen umkehren. Darauf ging es nach der unweit der Ostküste des Geelvink-Busens liegenden Insel Aberé [Kurudu]. Als der „Dassoon" hier am 4. eintraf, herrschte eine so starke Brandung, dass von einer Landung Abstand genommen werden musste. Dagegen gelang es 6 Kanus von der Insel aus an das Schiff zu kommen. Am 5. erfolgte das Wiedereinlaufen in die Doré-Bai, in der das russische Kriegsschiff „Isumrud", Kapt. z. See KUMANY [COUMANY], vor Anker lag. Es befand sich auf der Fahrt nach der Astrolabe-Bai, um MIKLUCHO MACLAY aufzusuchen und heimzubringen.

---

1) Sakertemmin bei COORENGEL.

2) Der Name findet sich häufig in Atja Tuning verstümmelt.

3) Ein Ankerplatz findet sich genau 6 km. im Norden der Nordwestsspitze von der Insel Pandjang. (G. F. TYDEMAN. Hydrographic Results of the Siboga Expedition. Siboga-Expeditie III. Leiden 1903, p. 35. Pl. X).

4) COORENGEL nannte sie irrtümlicherweise [Rijkloff] van Goens-Bai.

Am 15. Dezember verliess COORENGEL die Doré-Bai, traf am 21. in Ternate ein und setzte die tidorischen Prinzen dort ab. Darauf wurde nach den Kanari-Inseln gedampft, um die in der Nähe derselben zurückgelassene „Henriette Elisabeth" wieder in Schlepptau zu nehmen und nach Amboina zu fahren, wo die Ankunft am 7. Januar 1873 erfolgte. Von der aus 49 Personen bestehenden Mannschaft waren im Laufe der Reise 7 der Beri-Beri zum Opfer gefallen, ausserdem gab es noch 18 Kranke. Die Bemannung der „Henriette Elisabeth" hatte sich dagegen unausgesetzt der besten Gesundheit zu erfreuen gehabt.

C. H. Simpson 1872.

Das vom Kapt. C. H. SIMPSON befehligte britische Kriegsschiff „Blanche" machte im Jahre 1872 eine Fahrt im Bismarck-Archipel und anderen Inselgruppen, leider haben nur die zusammenfassenden Resultate eine Veröffentlichung erfahren [1]). Der in Aussicht genommene Besuch von St. Matthias missglückte, da es nicht gelang einen Ankerplatz ausfindig zu machen, ebensowenig kam man mit den Eingeborenen in Berührung. An der südlichen Südwestecke wurden eine Anzahl Riffe und Inseln entdeckt und darauf die Fahrt nach Neu-Hannover fortgesetzt. Man fand hier, dass die ganze Nordwestküste von Korallenriffen und Inseln umsäumt wird, zwischen denen Lagunen sich befinden. Nördlich von dem Queen Charlotte-Vorland [2]) wurde eine Bucht, North-Hafen [Ungulabú] genannt, entdeckt und in derselben geankert. Die in der Umgebung hausenden Eingeborenen schienen bisher mit Europäern nicht in Berührung gekommen zu sein und waren sehr diebisch. Auf der Weiterfahrt wurde bemerkt, dass die Zahl der in den Neu-Hannover und Neu-Mecklenburg trennenden Meerengen [Byron-Strassen] befindlichen Inseln eine weit grössere war, als man bisher angenommen hatte. Hierauf gelangte das Schiff in eine in die Nordosthalbinsel von Neu-Pommern tief einschneidende Bucht, die genau vermessen wurde und den wohl bleibenden Namen Blanche-Bai erhielt [3]). Zunächst ging die „Blanche" in einer kleinen Bucht, Albino-Bucht genannt [4]), die im Süden des Vulkans Süd-Tochter [Turanguna] und südwestlich von der Praed-Huk [Talwat] liegt, vor Anker. Im Westen hiervon folgte die Flight-[Flucht-] Bucht, an die sich die Sulphur- [Schwefel-] Spitze anschloss. Weiter westlich folgte der geräumige Greet-Hafen [5]), der seinen Abschluss durch die Henderson-Insel, welche heutzutage nur noch unter ihrem einheimischen Namen Matupi bekannt ist [6]), erhielt. Im Nordwesten der genannten Bucht öffnete sich eine zweite, die Simpson-Hafen genannt wurde. In seinem südlichen Teile und zwar etwa 1 mile südwestlich von

---

1) Hydrographic Notice London 1873, N°. 1., hieraus: Beschreibung der St. Matthias-, Neu-Hannover- und Neu-Britain-Inseln, nebst der Louisiade-, Salomon-, Carolinen-, Marshall- und Gilbert-Gruppe. Stiller Ozean. Hydrographische Mittheilungen. I. Berlin 1873, p. 188—190. — Die Neuaufnahmen der „Blanche" wurden ausserdem auf der englischen Seekarte (New Hannover, New Ireland, and New Britain. London 1879. Hydrogr. Office, N°. 764) verwertet.

2) Wie wir früher bereits dargetan haben (Nova Guinea. I, p. 197), entspricht die seitens der „Blanche" dem Queen Charlotte Foreland gegebene Bezeichnung durchaus nicht derjenigen von PHIL. CARTERET. Irrtümlicherweise habe ich G. E. G. VON SCHLEINITZ für den begangenen Fehler in erster Linie verantwortlich gemacht. Auf der neuesten deutschen Seekarte: Neu-Hannover und nordwestlicher Teil von Neu-Mecklenburg. Berlin 1909, (N°. 414) ist der Name durch die Bezeichnung Matanálem [West-Kap] ersetzt worden.

3) Von Geographen u. a., die den Ursprung des Namens nicht kennen, zuweilen mit „Weisse Bucht" übersetzt. Der einheimische Name lautet Abit Nata.

4) So genannt nach einem Albino, den man am Strande gewahrte.

5) Jetzt Matupi-Hafen genannt.

6) Eigentlich Matupit (H. SCHNEE. Über Ortsnamen im Bismarck-Archipel. Mittlg. von Forschungsreisenden aus den Deutschen Schutzgebieten. XIV. Berlin 1901, p. 237).

der Bridge-Spitze bemerkte man zwei isolirt aufragende Sandsteinfelsen [1]), die ihrer Gestalt wegen den Namen Beehive-Felsen erhielten [2]). Der grössere besitzt einen Umfang von 55—64 m. und steigt senkrecht bis 60 m. empor. Auf der sie umgebenden Felsenkante liegt ein Fischerdorf.

Zu erwähnen ist noch, dass beim Vorbeifahren an den Bonvouloir-Inseln zwei steil, bis zu einer Höhe von 60—90 m. ansteigende Eilande gewahrt wurden. Westlich davon lag eine Gruppe Koralleninseln nebst Riffen. Der südöstlichste Teil dieser Gruppe liess eine Anzahl Inseln, deren 15 gezählt wurden, erkennen.

Kapt. **Fergusson** 1872.

Der Dampfer „Captain Cook", Kapt. FERGUSSON, kehrte 1872 von einer Handelsfahrt nach den Salomo-Inseln, Neu-Pommern und Neu-Lauenburg nach Sydney zurück. Bekannt ist sie nur dadurch geworden, dass verschiedene Naturalien mitgebracht wurden [3]).

Charles Lemaistre 1872.

Auch über die Fahrt der Bark „Victorine", Kapt. CH. LEMAISTRE, ist man nur dadurch unterrichtet worden, dass auf der Darnley-Insel [Èrub] in der Torres-Strasse eine mumifizirte Leiche erbeutet wurde [4]).

A. W. Murray und **William Wyatt Gill** 1872.

Da die auf der ersten Reise von A. W. MURRAY und S. MAC FARLANE gemachten Erfahrungen verheissungsvoll genug erschienen waren, um die Bekehrung der Papuanen mit Nachdruck betreiben zu können, tat die London Missionary Society den weiteren Schritt, eine Organisation für die Mission auf Neu-Guinea und den Inseln der Torres-Strasse zu schaffen. Nachdem MURRAY sich bereit erklärt hatte die Leitung der Stationen zu übernehmen, schiffte er sich mit seinem Amtsbruder W. W. GILL am 14. September 1872 in Lifu (Loyalty-Inseln) ein. Der „John Williams" nahm ausserdem 13 polynesische Missionsgehülfen (teachers) nebst deren Frauen an Bord. Am 11. Oktober wurde Somerset am Kap York erreicht und diese Niederlassung von MURRAY als Wohnsitz auserkoren [5]). Bereits am 17. wurde eine Fahrt auf dem kleinen Dampfer „Wainui", Kapt. GAY, nach den Inseln der Torres-Strasse angetreten und die Horn-Insel [Narupai] sowie die Prince of Wales-Insel [Muralug] besucht. Ferner wurde an

1) Nach A. PFLÜGER (Einige geologische Bemerkungen über den Bismarck-Archipel. Mittlg. aus den Deutschen Schutzgebieten. XIV. 1901 p. 132) wäre das Gestein ein Tuff, nach E. HERNSHEIM (Die Segelroute von Sydney nach der Blanche-Bai. Annalen der Hydrographie. XXII. 1894 p. 410) ein vulkanisches Konglomerat.

2) Sie werden auch heutigentags noch die Bienenkörbe genannt. Der einheimische Name ist Dawapia. (H. SCHNEE. l. c. pag. 236).

3) HENRY ADAMS. Description of a New Species of Geotrochus [G. fergusoni]. Proceed. Zoolog. Soc. London 1872, p. 614. — GEORGE BENNETT. Extract of a letter, referring to the habit of Bennett's Cassowary. Proceed. Zoolog. Soc. 1873, p. 519. — P. L. SCLATER. Exhibition of some skins of birds from New Britain and the neighbouring Island. ibid. p. 3.

4) W. H. FLOWER. Illustrations of the Modes of preserving the Dead in Darnley Island and in South Australia. Journal Anthropol. Inst. VIII. London 1879, p. 389—395, Pl. XI.

5) W. W. GILL, Three Visits to New Guinea. Journal R. Geogr. Soc. XLIV. London 1874, p. 15—39. — Proceed. R. Geogr. Soc. XVIII. 1873, p. 31—49. — Life in the Southern Seas, or Scenes and Incidents in the Southern Pacific and New Guinea. London [1876], p. 199—236. — A. W. MURRAY. Forty Years' Mission Work in Polynesia and New Guinea. London 1876, p. 462—476. — The Mission in New Guinea. Chronicle London Missionary Society. 1873, p. 149—157, 172—180.

verschiedenen Punkten der Banks-Insel gelandet, um nach einer für die Anlage einer Missionsstation geeigneten Stätte Umschau zu hatten. Am 25. Oktober erreichte der Dampfer die Jervis-Insel [Mabuiag], auf der ein Missionsgehülfe sich niederzulassen beabsichtigte. Nachdem auf Two Brothers oder Brother's Hill [Gaba] ein Dolmetscher an Bord genommen worden war, ging es nach Dauan [Mount Cornwallis], welche Insel, im Gegensatz zu dem benachbarten niedrigen und morastigen Saibai, gebirgig war. Man traf 10 Perlfischerboote, die gerade mit der Wassereinnahme beschäftigt waren, an. Nunmehr wurde am 29. nach der Mündung des bereits bekannten, 55 km. in nordöstlicher Richtung entfernt liegenden Binaturi gefahren und die beiden am rechten Ufer liegenden Dörfer Kadawa und Mawata [Muwata] besucht. Ferner gelangte man noch nach dem östlicher an der Küste liegenden, etwa 500 Seelen zählenden Dorf Turi-Turi (9° 7½' S., 143° 2' E.), das MURRAY Torotoram nennt. Die Eingeborenen bezeichneten den von ihnen bewohnten Teil von Neu-Guinea als Daudai, oder vielmehr als Klein-Daudai, im Gegensatz zu Gross-Daudai, womit Neu-Holland gemeint war [1]).

Der „Wainui" hatte die Missionare vor Kadawa verlassen, so dass diese am 1. November in offenen Booten nach Dauan zurückkehren mussten. Am 6. trafen die Kutter „Viking", Kapt. KARL THORNGREN, und „Loelia", Kapt. WEBSDALE, ein. Auf dem erstgenannten wurde am 7. nochmals nach dem Binaturi gefahren, um zwei Missionsgehülfen in Kadawa zu landen. Nach der Rückkehr nach Dauan ging der „Viking" mit zwei weiteren Missionsgehülfen nach der Banks-Insel ab, von wo sie aber alsbald ihren Wohnsitz nach der geeigneter scheinenden Jervis-Insel verlegten. MURRAY und GILL setzen dagegen ihre Fahrt am 11. auf der „Loelia" fort und besuchten nacheinander die Inseln Tud, Ugar und Èrub. Von 17. bis 19. währte der Aufenthalt auf Mèr, der grössten Murray-Insel, auf der sich im vorigen Jahre ein Missionsgehülfe aus eigenstem Antriebe niedergelassen hatte. Auf dem Wege durch die Flinders-Passage segelte die „Loelia" hierauf nach der Südosthalbinsel von Neu-Guinea und ging am 22. in der Redscar-Bai bei den Wari-Wari- [Varivari-] Inseln (9° 15' S., 146° 52' E.) vor Anker. Zunächst wurde eine Bootfahrt nach dem etwa 3 km. nördlich von der Redscar-Spitze liegenden Dorf Kido unternommen. Am 23. ging es nach dem Dorfe Manu-Manu [2]), das an einem Mündungsarm des Laloki im inneren Teile der Redscar-Bucht liegt; dieser Fluss wurde von MURRAY als Manu-Manu bezeichnet. Das etwa 12 miles von der Redscar-Spitze entfernte Dorf bestand aus 94 Häusern und zählte 900—1000 Einwohner. Nachdem GILL und WEBSDALE am 26. sieben miles stromaufwärts gerudert waren, setzten sie am 27., unter Zurücklassung von 6 Missionsgehülfen nebst deren Frauen, die Fahrt nach Párama [Bampton-Insel], die man am 1. Dezember erreichte, fort. Auf diesem Eiland, das 500—600 Seelen zählte, liessen sich zwei Missionsgehülfen nieder, worauf die Rückfahrt nach Somerset angetreten wurde. Etwa 8 Tage später verliess GILL das Gebiet und traf am 15. Juni in London ein.

Karl Thorngren 1872—73.

Wenige Tage nach der Rückkehr von MURRAY und GILL segelte THORNGREN, von

---

1) Der Name Daudi wird bereits von J. BEETE JUKES erwähnt. (Narrative of the Surveying Voyage of H. M. S. Fly. I. 1847, p. 191).

2) Es ist dies der Ort, den JOHN MORESBY irrigerweise Tauton oder Toutou nannte. Mit Manu-Manu wird auch die grosse Insel an der Ostseite der Redscar-Bai bezeichnet.

einem anderen Weissen begleitet, auf dem „Viking" nach der Redscar-Bai, um nach Gold zu suchen. Er begab sich nach dem sogen. Manu-Manu, also dem Laloki, und befuhr denselben auf eine beträchtliche Entfernung stromaufwärts, ohne indessen eine Spur des edlen Metalles zu finden. Am 27. Januar 1873 kehrten die Beteiligten in krankem Zustande nach Somerset zurück [1]).

„J. A. Lawson" [W. E. Armit] 1872—73.

Als eine der plumpsten Fälschungen auf dem Gebiete der Reiseliteratur ist die Relation des „Kapitän J. A. LAWSON" zu bezeichnen [2]). Er will auf einer Brigg „Nautilus" Sydney am 25. Mai 1872 verlassen und einen Ort Houtree an der Südküste von Neu-Guinea unter 9° 8′ 18″ S., 143° 17′ 8″ E. am 21. Juni erreicht haben. Er schildert einen fast bis zur Nordküste reichenden Marsch durch die Insel und gibt, unter Beifügung einer Karte, Kunde von einem 60—70 miles langen See Alexandrine, von einem Buffalo-See, von den Bergen Misty, Vulcan, Hercules, von denen der letztgenannte, 32783 feet hoch, bestiegen wurde und von den Flüssen Gladstone und Royal. Nach der Rückkehr zur Küste will „LAWSON" am 24. Februar 1873 Houtree in einer Junke verlassen haben, um am 1. März in Banda einzutreffen. Am 7. Juni wurde die Fahrt auf der holländischen Brigg „Anaconda" fortgesetzt, worauf die Ankunft in Singapore am 22. erfolgte. Das Werk verriet eine völlige Unkenntnis mit dem Charakter des Landes sowie mit den dort vorhandenen Lebewesen.

Als die Kritik sich zu regen begann [3]), hatte „LAWSON" nicht allein die Unerfrorenheit Gegenbemerkungen zu machen [4]), sondern er liess sogar in der Sitzung des Anthropological Institute am 22. Juni 1875 eine Abhandlung „On the Papuans of New Guinea" verlesen [5]). Den Nachweiss aber, dass das Buch von Anfang bis zu Ende erlogen war, erbrachte zuerst JOHN MORESBY [6]), dem alsdann A. B. MEYER folgte [7]). Wie brieflichen Äusserungen von H. H. ROMILLY [8]) entnommen werden kann, ist W. E. ARMIT, der 1883 zum) erstenmale den Boden Neu-Guineas als Leiter einer Expedition betrat, der Verfasser dieses Werkes. Das Schicksal hat es gewollt, dass er auf dieser Insel auch seinen letzten Atemzug (3. Januar 1901) tun sollte [9]).

---

1) A. W. MURRAY. Forty Years' Mission Work. London 1876, p. 479.

2) Wanderings in the Interior of New Guinea. London 1875. VIII & 283 pp.

3) HYDE CLARKE. The Interior of New Guinea. — F. T. PRATT BARLOW. The Interior of New Guinea. The Athenaeum. London, N°. 2481, May 15. 1875, p. 654 (s. auch N° 2477. April 17. p. 518—519).

4) The Interior of New Guinea. l. c. N° 2479, May 1, p. 585—586., N° 2480, May 15, p. 622.

5) Journal Anthropolog. Institute. V. London 1875, p. 322. Der Aufsatz ist unterdrückt worden. In dem Sitzungsbericht im Athenaeum N° 2487, June 26. 1875, p. 858, heisst es: „The opinions expressed in the discussion were not favourable to Capt. LAWSON's claims, and the usual vote of thanks was not moved".

6) The Interior of New Guinea. The Athenaeum, N° 2483. London. May 29. 1875, p. 719—720. Wiederabdruck in: JOHN MORESBY. New Guinea and Polynesia. London 1876, p. 321—327.

7) LAWSON's „Wanderungen im Innern von Neu-Guinea". Deutsche Rundschau. IV. Berlin 1875 (Juli), p. 65—77.

8) Unter dem 28. Oktober 1883 schreibt er von Matupi aus, im Begriff sich nach Neu-Guinea zu begeben, über die von den Melbourner Zeitungen „Argus" und „Age" ausgerüsteten Expeditionen. „I shall be curious to see if it will produce the same results in the cases of Mr. M[orrison] and Mr. A[rmit], two „Commissioners" of Australian newspapers. In any case, if their existence is not sufficiently passive they stand a good chance as the Morning Post says. „of going to fill the Papuan flesh-pots". M. does not look good to eat, while A. deserves to be eaten for writing a book on New Guinea under the name of Lawson, when at that time he had not set foot in the country". (Letters from the Western Pacific and Mashonaland 1878—1891. London 1893, p. 189).

9) Ann. Report on British New Guinea 1900—1. Brisbane 1902, p. XLII.

Edwin Redlich 1872—73.

Der Schoner „Franz", Kapt. EDWIN REDLICH, unternahm im Auftrage der Firma BARRON & AUSTIN in Sydney im Jahre 1872 eine Handelsfahrt [1]). Nachdem die Banks- und Salomo-Inseln berührt worden waren, wurde am 2. September in den St. Georg-Kanal eingelaufen und im Hunter-Hafen [Balanawang] auf Neu-Lauenburg geankert. Auf der Weiterfahrt ging es nach den Duke of Portland-Inseln, die keinen Ankerplatz darboten. Die Bewohner, deren Anzahl auf 150 geschätzt wurde, erwiesen sich als freundliche Menschen. Hierauf wurde durch die im Süden der Grossen Admiralitäts-Insel liegenden Eilande hindurchgesegelt und alsdann an der Nordküste der erstgenannten, bei der Insel Andra, geankert. Auf dem Wege nach der Nordwestspitze von Neu-Guinea geriet der „Franz" bei den Ninigo-[Echiquier-]Inseln auf ein Riff, von dem er aber wieder abgebracht werden konnte.

Am 10. November langte REDLICH bei der Insel Dōm [Sorong] an. Zwei Tage später wurden zwei Boote, die mit Lebensmitteln für eine Dauer von 3 Wochen versehen waren, unter der Führung des ersten Steuermannes H. SCHLÜTER zum Perlfischen ausgesandt. Als sie am 6. Dezember noch nicht zurückgekehrt waren, begann REDLICH um das Loos seiner Leute besorgt zu werden. Ein ausgesandtes Boot kehrte am 12. mit der Nachricht zurück, dass vermutlich alle ermordet worden seien. Daraufhin segelte der „Franz" am 13. nach dem an der gegenüberliegenden Küste von Salawati befindlichen Samaté. Der zwei Tage später dorthin zurückgekehrte Radja schilderte die Bewohner des besagten Küstengebietes als Kannibalen, erklärte sich aber bereit einen Zug dorthin zu unternehmen. Es waren im ganzen 9 Prauen mit gegen 120 Mann, die unter der Führung des Radja auszogen. Auch REDLICH mit seiner Mannschaft beteiligte sich an dieser Fahrt.

Nachdem am 31. die Sélé-Spitze erreicht worden war, langte die Flottille am nächsten Tage vor den beiden kleinen, unweit der Beráu-Küste liegenden Inseln Jèf Matel [Ef Matel] [2]) an. Eine von ihnen war der Schauplatz des Überfalles gewesen [3]). Die Leichen der Ermordeten waren nach dem Karabra-Fluss geschafft und ihre Schädel als Trophäen bewahrt worden, während die Leichname an einen benachbarten Stamm verkauft wurden. Am Morgen des 2. Januar lief die Kriegsmacht des Radja in den genannten Fluss ein, um ihn etwa 30 Sm. stromaufwärts zu befahren. Von einzelnen Prauen wurde noch die Verfolgung fortgesetzt, wobei es gelang drei Eingeborene dingfest zu machen, von denen einer zugestand den Steuermann

1) EDWIN REDLICH. Notes on the Western Islands of the Pacific Ocean and New Guinea. Journal R. Geograph. Soc. XLIV. London 1874, p. 30—37. — EDWIN REDLICK [sic!]. A Cruise among the Cannibals. Ocean Highways. (2) I. London 1873, p. 361—364. — JOHN MORESBY. New Guinea and Polynesia. London 1876, p. 318—321. — Viaggio della goletta tedesca „Franz", capitano REDLICH. Cosmos di Guido Cora. III. 1875—76, p. 238—242. — Petermanns Mittlg. XX. 1874, p. 107.

2) Jèf oder Ef bedeutet Insel.

3) O. BECCARI muss den Radja missverstanden haben, wenn er behauptet, dass die Ermordung am Kap Sélé stattgefunden habe. (Cosmos di Guido Cora. III. Torino 1875—76, p. 88). A. B. MEYER hatte behauptet, angeblich auf Grund der Erzählung eines Kapitäns, den er vor Napan antraf, dass REDLICH trotz der Warnung des Radja von Salawati seine Leute zum Perlfischen ausgesandt habe. Da dieser sich die Perlen nicht habe wegholen lassen wollen, habe er sie überfallen und niedermachen lassen. Die drei Papuanen, welche am Karabra, „eingefangen" worden waren, seien Sklaven des Radja und das Ganze nur eine Komödie gewesen. „Der Radja von Salawati ist als besonders hinterlistig und gefährlich bekannt." (Auszüge aus den auf einer Neu-Guinea-Reise im Jahre 1873 geführten Tagebüchern.... Dresden 1875, p. 9 Anm. 2). Hierzu bemerkt A. G. ELLIS gelegentlich seines Besuches von Samaté: „mir muss die Erklärung vom Herzen, das Dr. A. B. MEYER leichtfertig gehandelt hat, indem er den Mord dem Radja von Salawati in die Schuhe schob, der damit der Verachtung der Gebildeten preisgegeben wurde und zwar von jemanden,

SCHLÜTER erschlagen zu haben. „The three prisoners were horrible-looking men". Nachdem die Prauen noch 6 Sm. weiter gefahren waren, gab der Radja den Befehl umzukehren. Am 4. begab man sich nochmals nach den Jèf Matel, wo die Übeltäter hingerichtet wurden. Samaté wurde am 6. wieder erreicht, worauf REDLICH alsbald seine Fahrt nach Australien fortsetzte, bei welcher Gelegenheit die Aru-Inseln am 21. besucht wurden.

Adolf Bernhard Meyer [1]) 1873.

A. B. MEYER trat am 6. Juli 1870 von Rotterdam aus eine Fahrt nach Batavia an, mit dem Vorhaben zunächst Celebes möglichst gründlich zu durchforschen und, nach Erfüllung dieser Aufgabe, die umliegenden Inseln bis Neu-Guinea zu besuchen. „Obwohl Zoologie sein Hauptfach ist, wird er doch möglichst allseitig zu beobachten und zu sammeln trachten und hat sich daher u. A. mit Instrumenten zu magnetischen, astronomischen und hypsometrischen Bestimmungen ausgerüstet" [2]). Am 26. Oktober 1871 berichtete MEYER aus Makassar, dass er beabsichtige nach den Philippinen zu fahren, dort ein halbes Jahr zu verweilen und alsdann Neu-Guinea aufzusuchen [3]). Dieser Teil des Planes gelangte indessen nicht zur Ausführung, indem die Heimkehr nach Europa unmittelbar von den Philippinen aus erfolgte.

Bereits am 12. November 1872 verliess MEYER Wien aufs neue, um sich, nach einem vom 17.—31. Dezember in Singapore währenden Aufenthalt, über Samarang, Surabaja, Makassar, Gorontalo und Kema nach Ternate zu begeben, wo er am 2. Februar 1873 eintraf. Auf dem hier gecharterten Schoner „Fathul Hair" setzte er am 3. März die Fahrt nach Neu-Guinea fort [4]). Am 8. wurde die Sagewin-Strasse durchsegelt und am 13. in der Doré-Bai geankert [5]). Hier traf MEYER im Dorfe Kwawi den Missionar C. BEYER und in Mánsinam auf der Insel Manaswari dessen Amtsbruder J. L. VAN HASSELT an, in deren Begleitung er dem in Andai

---

der alle Ursache hatte, sich hinsichtlich der ihm von diesem Manne zuteil gewordenen Gastfreundschaft dankbar zu erweisen". (Rapport der reis van Zr. Ms. schroe'stoomschip „Java" naar de Noord- en Westkust van Nieuw-Guinea 1887. Mededeelingen betreffende het Zeewezen. XXVI. N°. 6. 's Gravenhage 1890, p. 11). Ebenso sagt F. S. A. DE CLERCQ (Rapport over drie reizen. Tijdschr. Ind. T. L. en Vk. XXXV. 1891, p. 122). „Nach den Angaben meines Gewährsmannes waren die Leute den Karabèra aufwärts gefahren und hatten Angehörige des an den Ufern wohnenden Stammes Sérèmok molestirt, die, als sie später hörten, dass die Matrosen sich auf Matèl befanden, ihnen in grosser Zahl folgten und sie in einem unbewachten Augenblick überfielen und töteten." Dass übrigens das von MEYER erwähnte Gerücht weit verbreitet worden war, geht aus einer Mitteilung von A. RAFFRAY hervor (Voyage à la côte Nord de la Nouvelle-Guinée. Bull. Soc. Géogr. (7) XV. Paris 1878, p. 388), der ebenfalls erzählt, dass die Leute vom Schoner „Franz" auf Anstiften des Radja ABU KASIM von Salawati ermordet worden seien.

1) Sein wirklicher Name lautet ARON BARUCH MEYER.

2) Dr. A. B. MEYER's Reise nach dem Ost-Indischen Archipel. Petermanns Mittlg. XVI. 1870, p. 342—343. Schwerlich wird MEYER mit der Behandlung derartiger Instrumente vertraut gewesen sein. Jedenfalls sind sie niemals in seinen Händen gesehen worden und ebensowenig sind etwa von ihm gemachte magnetische und astronomische Beobachtungen veröffentlicht worden. Seine angeblichen hypsometrischen Bestimmungen werden weiter unten (p. 176) auf ihren wahren Wert einer Prüfung unterzogen werden.

3) Expeditionen nach Neu-Guinea. Petermanns Mittlg. XVIII. 1872, p. 209.

4) ADOLF BERNHARD MEYER. Auszüge aus den auf einer Neu-Guinea-Reise im Jahre 1873 geführten Tagebüchern. Dresden 1875, p. 2—4. Dieses Buch diente ursprünglich nur als Bewerbungsschrift, um einflussreichen Persönlichkeiten überreicht zu werden. Es wurde als Manuskript gedruckt und demnach auch nicht im Vierteljahrs-Catalog von 1875 angeführt. Erst im Jahre 1880, als MEYER Gras darüber gewachsen glaubte, wurde es in den Buchhandel gebracht.

5) „Doré selbst ist oft besucht und beschrieben, allein, wie mir scheint, hat man sich stets mit dem Oberflächlichsten begnügt". (A. B. MEYER. Bericht über meine Reise nach Neu-Guinea. Mittlg. k. k. geogr. Gesellsch. XVI. Wien 1873, p. 534). Wahrhaft schmerzlich erscheint es unter diesen Umständen, dass MEYER es durchaus vermieden hat etwas Besseres an die Stelle zu setzen.

stationirten Missionar W. H. WOELDERS einen Besuch abstattete. Nach der Doré-Bai zurückgekehrt, lief MEYER am 17. auf dem Schoner wieder aus, um am folgenden Tage bei der kleinen Insel Manèm bei der Insel Nufōr [Mefor] vor Anker zu gehen. Von hier aus will MEYER in einem Ruderboot nach Nufōr gefahren sein, die Zeit vom 20. bis 22. auf ihr zugebracht und sie gelegentlich seiner Jagdzüge von einer Seite nach der anderen gekreuzt haben [1]). Demgegenüber erklärt F. S. A. DE CLERCQ, dass das Wenige, was MEYER über die Insel

Skizze des westlichen Neu-Guinea.

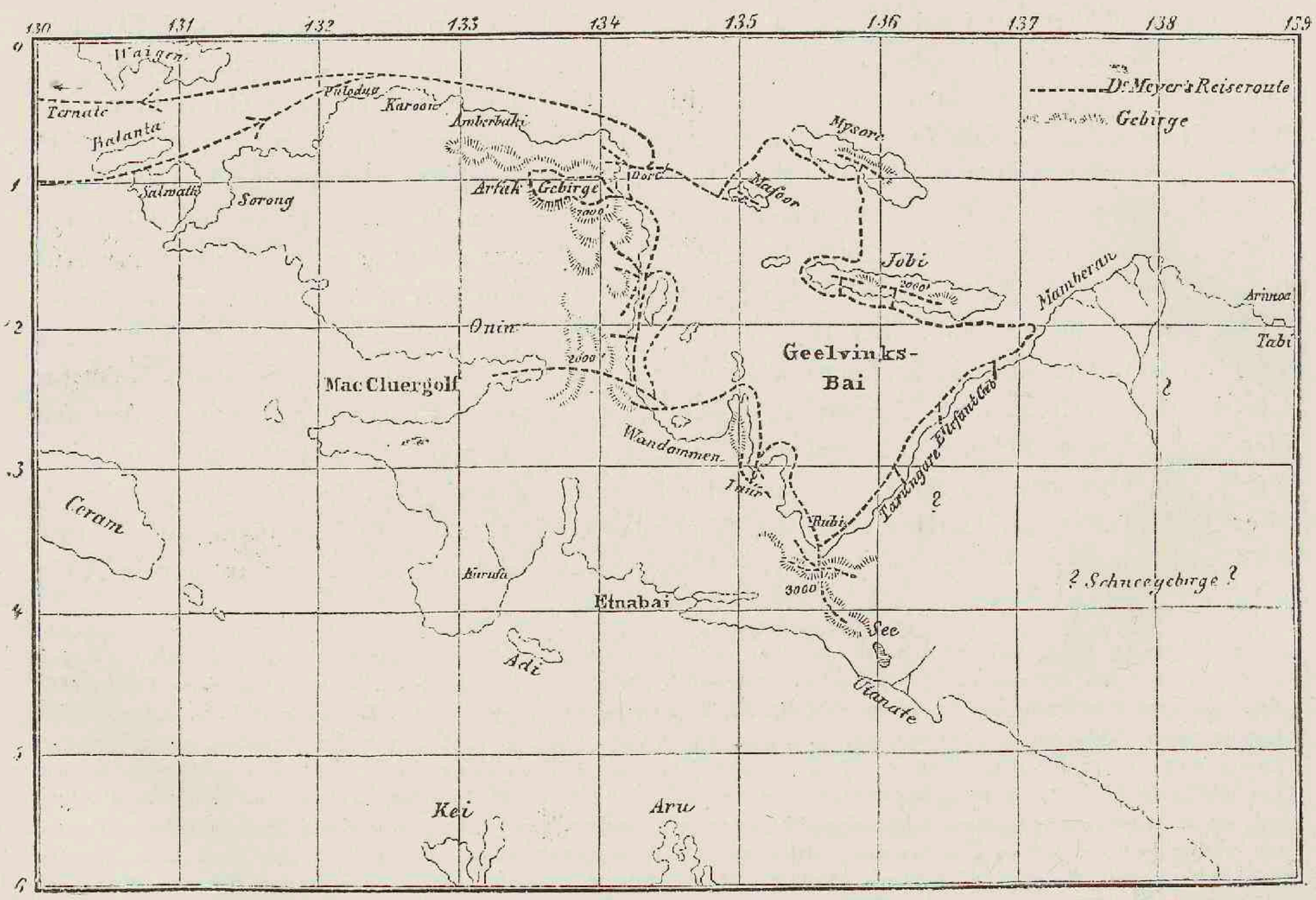


Fig. 16.

mitteilt, so unrichtig ist, dass wohl angenommen werden könne, er sei niemals dort gewesen [2]). So hätte ihm u. a. schwerlich das an der Westküste liegende Dorf Nambèr entgehen können, während er überhaupt nur zwei Dörfer (an der Ostküste) anführt (Angradifu und Mesrei), die gar nicht existiren. Übrigens möge erwähnt werden, dass Nufōr sehr schwierig zu begehen ist.

Am 23. wurde die Fahrt fortgesetzt und zwei Tage später traf der „Fathul Hair" auf

1) Bericht über meine Reise nach Neu-Guinea. Mittlg. k. k. geogr. Gesellsch. XVI. Wien 1873, p. 536.

2) De West- en Noordkust van Nederlandsch Nieuw-Guinea. Tijdschr. Kon. Nederl. Aardr. Gen. (2) X. Leiden 1893, p. 601. — Vreemde Reizigers op Nieuw-Guinea. De Indische Gids. X. 2. Leiden 1888, p. 1395.

der Reede von Korido [1]) an der Südküste von Supiori (Schouten-Inseln) ein. „Es war gefährlich hinter demselben im Walde zu jagen, da überall spitze Bambusstäbe in den Boden gesteckt sind, um die Feinde von den Bergen abzuhalten.... auch ist das Wetter andauernd regnerisch, weshalb ich nicht daran denken konnte in die Berge zu gehen". Trotz dieses Eingeständnisses sucht er an anderer Stelle darzutun, wie die hier wieder abgedruckte Routenkarte (Fig. 16) [2]) nachweist, als ob er Supiori, samt Wiak, von Ost nach West durchzogen habe. Er versteigt sich denn auch zu der ganz unrichtigen Behauptung, dass beide nur *eine* Insel sind, die nach einem Distrikt den Namen Mysore erhalten habe. Damit erbringt MEYER zugleich den Beweis, dass er nicht einmal Erkundigungen eingezogen hat. Denn, wie ich bereits früher nachgewiesen habe, hat der Name mit diesen Inseln gar nichts zu tun, sondern beruht auf einem Irrtum von THOMAS FORREST, der das von ihm zuerst erwähnte Myfory, womit Nufōr gemeint wär, für die Schouten-Insel[n] gehalten und aus dem A. DALRYMPLE ein Mysory gemacht hatte [3]). Die von MEYER erwähnten Dörfer Soping, Wanbonda, Asba und Wiarek sind ebenfalls unbekannt. Endlich bezeugt noch A. G. ELLIS: „Was Dr. Meyer über diese Inselgruppe veröffentlicht hat, ist fast in jeder Beziehung unrichtig" [4]). Am 5. April wurde die Fahrt fortgesetzt, worauf die Ankunft in der Bai von Ansus, an der Südküste von Japen, am 8. erfolgte. Über die während des bis zum 29. dauernden Aufenthaltes veranstalteten Ausflüge verlautet im Text nichts [5]), dagegen verraten auf der Karte in ausgiebiger Weise eingetragene rote Linien wo MEYER gewesen zu sein den Wunsch hatte. Der Besuch des Innern ist übrigens tatsächlich mit Gefahren verknüpft.

Von Ansus aus wurde der Weg nach der Ostküste des Geelvink-Busens eingeschlagen und ihrem Verlaufe in südlicher Richtung gefolgt [6]). Am 2. Mai will MEYER die Insel Haarlem, die seiner Angabe nach Manbonsawei heisst, besucht haben. In Wirklichkeit hat man es mit einer aus 8 Inseln bestehenden Gruppe zu tun, deren grösste nach F. S. A. DE CLERCQ Maäbor oder Maäwor genannt wird [7]). Hinter dem Pinkster Oosthoek will MEYER sodann in einem Boote an die Küste gefahren sein, um den Tag über in den Wäldern zu jagen. Die Schilderung seiner „Züge an den östlichen Gestaden der Geelvinksbai wird in dem geographischen Theile meiner Reisebeschreibung Veröffentlichung finden" [8]), auf die man aber noch immer wartet. Nach Angabe der oben wiedergegebenen Karte (Fig. 16) will MEYER sogar an 3 Stellen der Küste gelandet sein, während er sich nach der seinen „Auszügen" beigegebenen

1) MEYER schreibt Kordo.

2) Neu-Guinea. Das Ausland XLVI. Stuttgart 1873, p. 988. Auch auf der seinen „Auszügen" beigefügten Karte hat MEYER ausgedehnte Märsche in das Innere eingetragen.

3) Nova Guinea. I, p. 222.

4) Rapport der reis van Zr. Ms. schroefstoomschip „Java" naar de Noord- en Westkust van Nieuw-Guinea in de maanden Mei—November 1887. Mededeelingen betreffende het Zeewezen. XXVI. 's Gravenhage 1890 (N°. 6), p. 49.

5) Auszüge. l. c. pag. 5—6.

6) Wie DANIEL OLIVER mitteilt (List of Plants collected in New Guinea by Dr. A. B. MEYER, sent to Kew, December 1874. Journ. Linn. Soc. Botany. XV. London 1877, p. 29—30), war für die nachstehenden Arten: *Canavalia obtusifolia* DC., *Scaevola Koenigii* Vahl., *Wedelia biflora* DC., und *Cerbera Odollam* Gaertn. als Fundort angegeben worden „Elefantgeberge". Da nicht einmal nach der eigenen Darstellung MEYERS der Oliphant, an den überhaupt noch niemals ein Europäer gelangt ist, besucht wurde, so sei hiermit aufs neue Etikettenfälschung festgestellt. Übrigens sind einige dieser Pflanzen echte Strandbewohner.

7) De West- en Noordkust van Nederlandsch Nieuw-Guinea. l. c. pag. 843.

8) Neu-Guinea. Das Ausland. XLVI. 1873, p. 990.

mit einer einmaligen Landung begnügt hat [1]). Es erscheint in hohem Grade zweifelhaft, ob auch diese jemals erfolgt ist, umsomehr als MEYER an einer dritten Stelle ausdrücklich erklärt, dass er längs der Ostküste *ohne zu landen* gesegelt sei [2]). Am 3. Mai wurde von dem Pinkster Westhoek aus längs der Küste weitergesegelt. „Ich hatte im Vorbeifahren an der Küste fleissig nach dem Vorgebirge ausgeschaut, welches auf der Geelvinkkarte als „Groene Vlakke Hoek" bezeichnet" ist, westlich von „Geelvinks Vis- en Waterplaats", mit der Bemerkung: „Hier een man van de Inlanders doodgeschoten", allein ich habe dieses flache grüne Vorgebirge nicht gefunden" [3]). Hierauf ging der „Fathul Hair" vor dem Dorfe Irubi vor Anker [4]), das tatsächlich von MEYER besucht wurde. Was über die von diesem aus unternommenen Ausflüge mitgeteilt wird, beruht dagegen grösstenteils auf Erfindung. Am 10. Mai will er den ersten Versuch gemacht haben nach Süden vorzudringen. Der Fluss bereitete ihm aber dieselben Schwierigkeiten, wie das Bett des Moötti „bei der Besteigung des über 4000 Fuss hohen ausgebrannten Vulkans Boliohuto südlich von Sumalatta an der Nordküste von Celebes" im August 1871 [5]). So wurde an dem genannten Tage eine Höhe von nur 800 Fuss erreicht, indem der Weitermarsch „durch tiefe, senkrecht abstürzende, von Wasser durchströmte Klüfte gehindert wurde". Am 14. Mai gab es einen zweiten Vorstoss, und diesmal will MEYER einen Berg Karobi bis zu einer Höhe von 2260 Fuss erstiegen haben: „Es lag.... zu meinen Füssen das ganze Land bis zur Südküste offen da, ich konnte das Meer, vielleicht nicht weit vom Cap Buro, am fernen Horizonte erspähen, eine den mich begleitenden Papua's bekannte Erscheinung". Die bis auf den Karobi zurückgelegte Strecke beträgt nach der Karte über $32\frac{1}{2}$ km. [6]) und diese legt kein Mensch auf Neu-Guinea, an einem Tage, am allerwenigsten im gebirgigen Terrain, zurück. Bereits nach MEYERs Darstellung liegt die Südwestküste von Neu-Guinea 52 km. vom Karobi entfernt, so dass sie gar nicht gesehen werden konnte, in Wirklichkeit steht die Sache weit schlimmer, da Irubi 30′ nördlicher liegt als MEYER annahm. Nach den gegenwärtigen Karten beträgt die Entfernung von Irubi bis Kap Buru [Nariki] 110 km. Ferner muss der Berg Karobi sehr viel näher an Irubi liegen und zwar kann der Abstand in der Luftlinie kaum mehr als 10 km. betragen. Der Jamur-See liegt nur reichlich 30 km. von Irubi entfernt und empfängt seine Gewässer teilweise auch von dem hinter diesen Ort liegenden Bergrücken. Da unsere Expedition dieses Gebiet im Jahre 1903 durchschritten haben, so bin ich einigermassen zu einem Urteil befugt. Schliesslich möge aber noch darauf hingewiesen werden, dass von einem Gipfel von Irubi aus „das ganze Land bis zur Südküste" gar nicht

---

1) „An dieser Stelle der Ostküste der Geelvinksbai hausen wie in den Bergen Jobi's Menschenfresser.... Allerdings habe ich sie nicht selbst zu Gesicht bekommen, sondern nur ihre Lagerstätten gesehen, wohl da sie sich zurückzogen, als sie uns kommen sahen und schiessen hörten.... Sie heissen Tarungare's". (Bericht über meine Reise nach Neu-Guinea. Mittlg. k. k. geogr. Ges. XVI. Wien 1873, p. 541). Die betreffende Stelle gehört zum Gebiet der Jerisiam.

2) La Nouvelle-Guinée. Congrès internat. des Sc. géogr. Paris 1—11 août 1875. Compte rendu des séances. II. Paris 1880, p. 112, wo MEYER sagt, dass er gefahren sei von den „embouchures du Mamberam.... vers le sud pour m'arrêter *seulement* à la pointe *méridionale* de la baie, dans un petit endroit nommé Rubi".

3) Nach Ausweis der Karte will MEYER dagegen dieses Vorgebirge von Irubi aus besucht haben.

4) MEYER nennt diesen, inzwischen vom Erdboden vertilgten Ort Rubi.

5) Bekanntlich ist auch diese Besteigung von MEYER und seinem Gesinnungsgenossen J. G. F. RIEDEL fingirt worden. Der Boliohutu besteht aus Granit (J. G. F. MOLENGRAAFF. Über die Geologie der Umgegend von Sumalatta. Zeitschr. f. prakt. Geologie. Berlin 1902, p. 250). s. auch A. WICHMANN. Bemerkungen zur Geologie des Posso-Gebietes. Petermanns Mittlg. XLII. 1896, p. 164. — A. B. MEYER. l. c. pag. 218. — H. BÜCKING. l. c. XLV. 1899, p. 273.

6) Bemerkt muss werden, dass der Massstab auf MEYERs Karte nicht richtig angegeben ist. Er beträgt nicht 1 : 650 000, sondern etwa 1 : 747 000, lässt sich aber nicht genau ermitteln, da die Grade untereinander ungleich sind.

offen daliegen kann, da südlich des Berges, durch ein weites Tal getrennt, sich ein anderer Gebirgsrücken erhebt [1]); mit anderen Worten, MEYER hat den angeblichen Karobi gar nicht bestiegen.

Am 16. Mai verliess der Schoner Irubi, um am 18. des Morgens in die kleine Bucht von Napan, die einen Einschnitt an der Ostseite der Umär-Bucht bildet, einzulaufen. Am nächsten Tage wurde das Südende der letztgenannten Bai erreicht und MEYER will von hier aus den Jarotwa (lies Jotwär) nicht allein in einem Kanu befahren, sondern auch noch ausgedehnte Fusswanderungen unternommen haben. Am 21. begibt der „Fathul Hair" sich nach einer Einbuchtung an der Ostseite der Umär-Bai, die MEYER Inwiorage nennt [2]). Nach dreitägigem Aufenthalt wird die Reise in fast nördlicher Richtung längs der Wandamen-Halbinsel fortgesetzt, die Numamura-Strasse durchfahren und in die Wandamen-Bai bis in die Nähe der Insel Jop eingelaufen. Am Mittage des 26. gelangte MEYER vor das an der Westseite dieser Bucht liegende Wendèsi und traf im Dunkel des Abends vor dem aus wenigen Häusern bestehenden, aber verlassenen Dorf Weror in der Karwān-Bucht ein. Die Bewohner waren kürzlich nach Mōm, nördlich von der Warbusi-Bai, übergesiedelt. Der Schoner segelte alsbald wieder aus und gelangte, längs der Ostküste der Insel Amberpōn fahrend, am 30. vor Mōm, trieb hier aber ab und kam bei Siarí vor Anker. Am 3. Juni liess MEYER sich nach Mōm rudern, wo er den Missionar J. H. MEEUWIG antraf. Am 4. ging es wieder nach Siarí, um am 6. nochmals zurückzukehren und mit den Jägern „die südlichen Abhänge des Arfak-Gebirges zu durchstreifen" [3]).

Am 8. waren die Vorbereitungen für die Durchquerung der nordwestlichen Halbinsel nach dem Mac Cluer-Golf erledigt worden und will MEYER die Fahrt abends in einem Kanu angetreten haben. Wie wir im einzelnen nachweisen werden, gehört diese bis zum 16. währende Reise, von Anfang bis zu Ende, in das Reich der Erfindung. Zunächst will MEYER seinen Weg durch die Amberpōn-Strasse eingeschlagen haben: „9. Juni mittags am Ausgange des Inselarchipels im Süden von Amberpon. Die Passage durch diesen Archipel ist selbst in einem Ruderboote sehr schwierig, so viel Korallenriffe sind zwischen die zahlreichen kleinen Inseln zerstreut; die südlicheren sind die grösseren, dicht an der Küste von Amberpon liegen viele kleinere und gestatten dort keine Passage. Diese vielen Inseln verbinden das Festland fast mit Amberpon, und vielleicht bauen die Korallen hier mit der Zeit eine feste Brücke" [4]). In Übereinstimmung mit diesen Angaben hat MEYER auf seiner Karte [5]) nicht weniger als gegen 170 Inseln und Inselchen eingetragen. (Fig. 17). Wenn ich nun bemerke, dass wir am 2. März 1903 diese Meerenge auf dem Regierungsdampfer „Zeemeeuw" glatt durchfahren haben und dass der in Manokwari stationirte kleine Dampfer „Resident Bensbach" die Amberpōn-Strasse regelmässig auf seinen Dienstfahrten benutzt, wenn ich ferner anführe, dass überhaupt nur ganz wenige Inseln vorhanden sind, so leuchtet ein, dass MEYER niemals in dieser Meerenge gewesen

1) Maatschappij ter bevordering van het Natuurkundig Onderzoek der Nederlandsche Koloniën. Bulletin N°. 47. 1903, p. 2.

2) Die hier und an anderen Stellen gesammelten Gesteine hat A. FRENZEL beschrieben. (Mineralogisches aus dem Ostindischen Archipel. Tschermaks Mineralog. Mittlg. Wien 1877, p. 306—308).

3) Davon kann keine Rede sein. Die Gipfel des Arfak liegen von Mōm 80, die unteren Abhänge noch mindestens 25 km. entfernt.

4) Auszüge aus den .... Tagebüchern l. c. pag. 12.

5) Dr. ADOLF BERNHARD MEYER's Reise von der Geelvinksbai nach dem Mac Cluer-Golf 1 : 325 000. (In Wirklichkeit 1 : 333 000). Die S. 172 abgedruckte Fig. 17 stellt die photographische Reproduktion eines Teiles derselben im verkleinerten Massstabe dar.

sein kann. Wohl hundert Kanus können zu gleicher Zeit nebeneinander durch die Meerenge fahren. Am Nachmittage des 9. will MEYER noch bei dem Kap Jerakobe gelandet und am

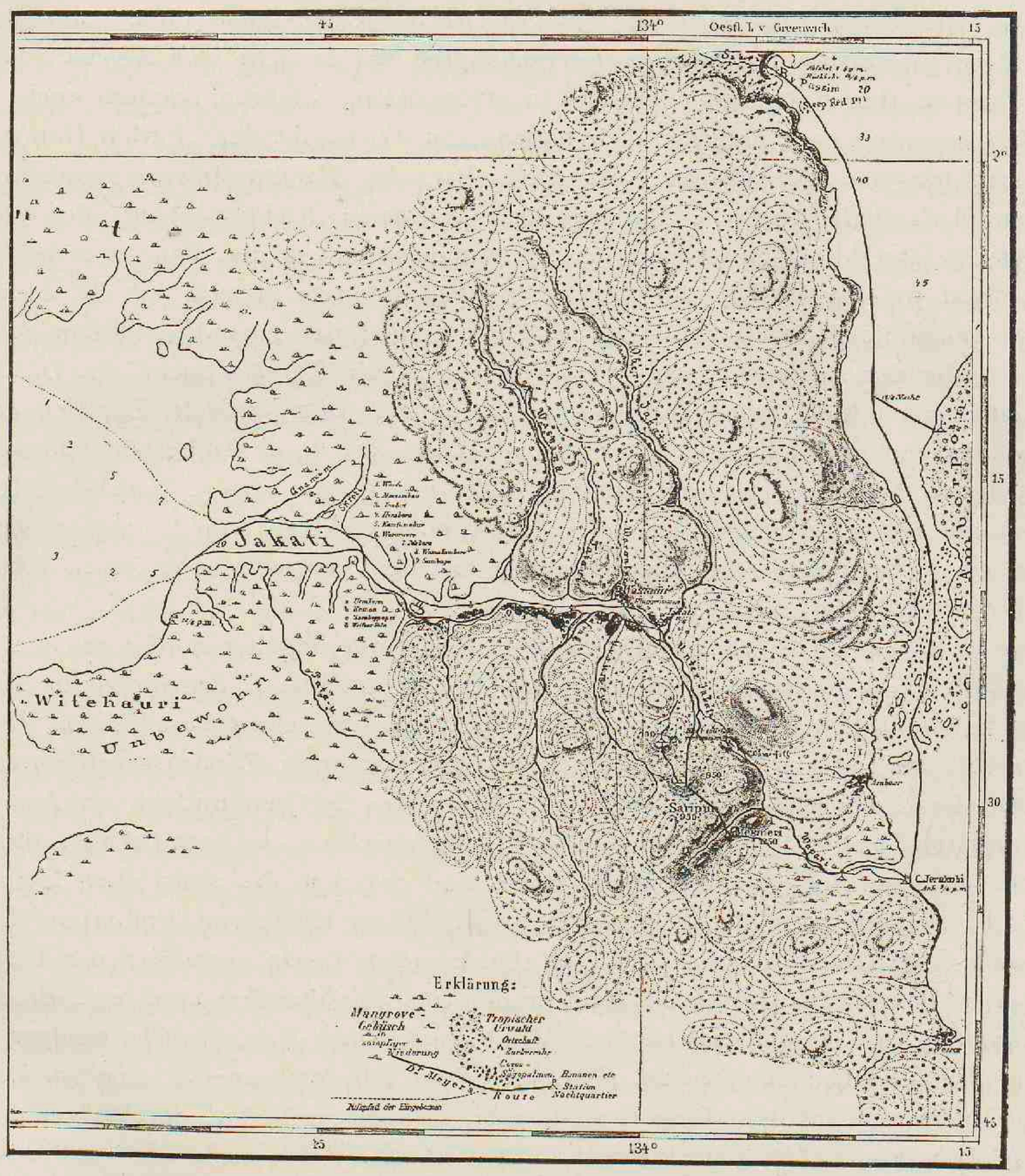


Fig. 17.

folgenden Morgen in die gleichnamige Bucht bis an den Ausfluss des Wapari gelangt sein. Beide Namen sind in dieser Gegend durchaus unbekannt [1]).

Nachdem es MEYER gelungen sein will seine Begleiter zum Mitgehen zu bewegen, wobei aber der grösste Teil der Bagage und, zu dessen, Bewachung, 3 Mann zurückgelassen

1) Jerakobe war überhaupt nicht zu ermitteln. Der Güte des Missionars Herrn J. A. VAN BALEN, der seit langen Jahren in Wendèsi ansässig ist und der auf meine Bitte eingehende Nachforschungen angestellt hat, verdanke ich die Mitteilung, dass zwar ein Bach Wapari existirt, doch im *Süden* von Wendèsi in die Wandamen-Bai mündet, also an ganz anderer Stelle sich befindet.

worden waren, ging es in nordwestlicher Richtung bergaufwärts. Es wurde alsdann am 10. der steile, felsige 1250 Fuss hohe Mesmeri und, nach dem Abstiege, der 950 Fuss hohe, nach NW. allmählich abfallende Saripun erklettert. Von diesem Berge aus soll am 11. der Weitermarsch in nördlicher Richtung erfolgt sein, worauf nach Ablauf von 3 Stunden die Ankunft in dem kleinen Dorfe Jakati, das am Zusammenfluss des Ober- und Unter-Jakati gedacht

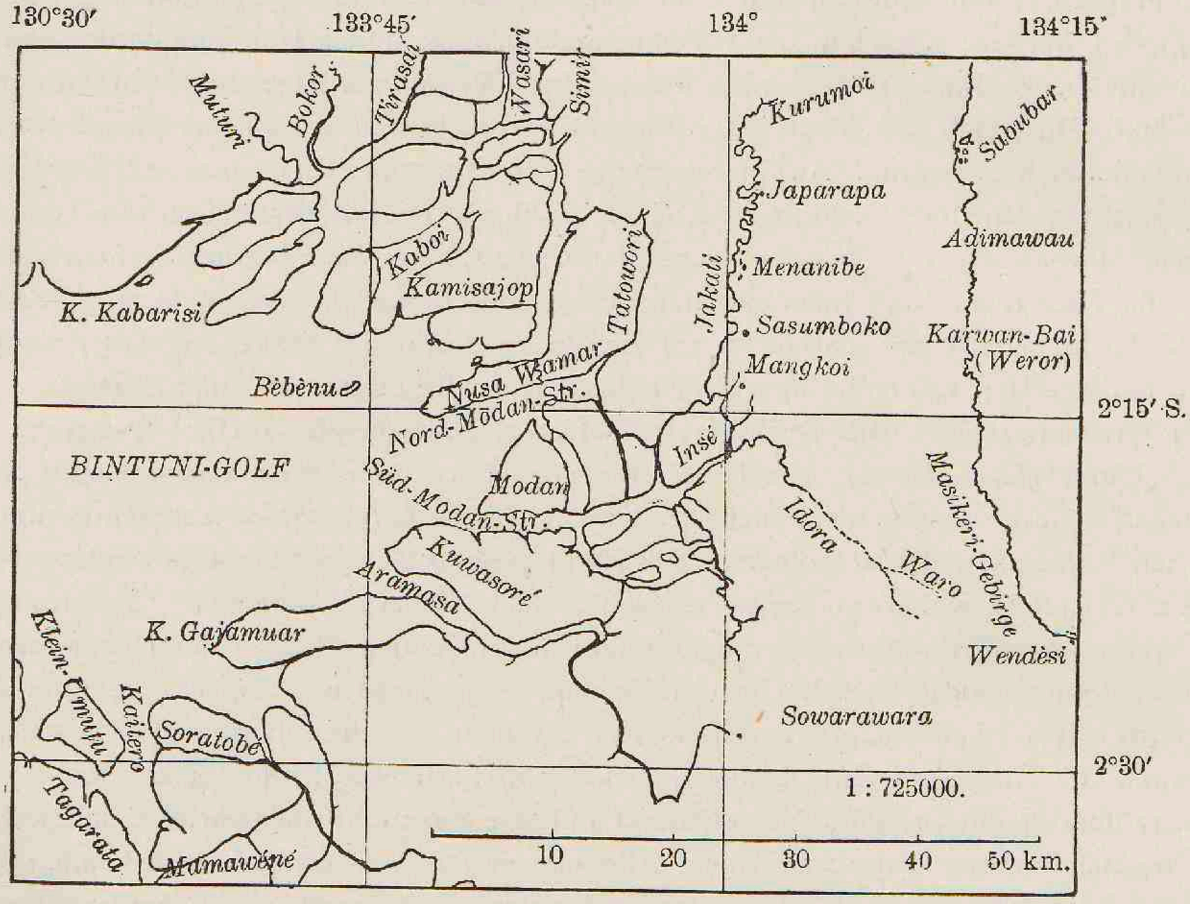


Fig. 18.

wurde, erfolgte. MEYER hatte nicht geahnt, dass die seiner Route zugrunde gelegten Karten den sehr wesentlichen Fehler besassen, dass die Punkte an der Westküste der Geelvink-Bai um etwa 30′ zu weit nach Süden lagen, so dass er statt in NW. und N. zu marschiren in Wirklichkeit Westostrichtung hätte einschlagen mussen [1]). Der angeblich erreichte Hauptstrom, den man bereits auf der Karte von JOHN MAC CLUER findet [2]), heisst gar nicht Jakati, sondern Insé. Dorf und Fluss Jakati befinden sich an anderer Stelle.

MEYER erzählt nun weiter, dass er in Jakati übernachtet und darauf am Morgen des 12. in 4 Booten die Fahrt auf dem Jakati stromabwärts angetreten habe. Nach $1^1/_2$ Stunden wurde das Dorf Werfu, um 10 Uhr die Mündung des Gurumeui, um 11 das Dorf Massambau, um $11^1/_2$ das Dorf Inabui passirt. Überall wurden viele Sagopalmen bemerkt. Um 11 Uhr 40 Minuten erfolgte die Ankunft in dem Dorfe Wasiammi, einer grossen Niederlassung mit 20 grossen Häusern. Von diesen fällt eines durch seine Bauart auf, es ahmt ein Schiff nach

1) Nach den MEYERschen Karten liegt Weror in 2° 41′ S., 134° 15′E., in Wirklichkeit aber in 2° 14′ 40″ S. 134° 10′ 30″ E.

2) Siehe Nova Guinea. I, p. 250 (Fig. 36).

und eine grosse Flaggenstange (!) steht davor. Um 12 Uhr 45 Minuten geht es an der Mündung des Waronbaron am rechten, um 1 an derjenigen des Jafrak am linken Ufer vorbei. Eine halbe Stunde später befinden sich die Boote an der Mündung des Orobeu am linken, um 2 Uhr an derjenigen des Tatani am rechten Ufer. An der linken Seite tauchen ferner die Dörfer Herabura — dem $^1/_2$ Stunde später der grosse Sagowald Kamfumabor folgt — Warorwere, Maboro, Womakambere und Sumbapo auf. Bei dem letztgenannten fing das Wasser an brackig zu werden. Nachdem um $^1/_2$ 5 am rechten Ufer an der Mündung des kleinen Flusses Wassina und um 6 Uhr an der stark bevölkerten Insel Kemon vorbeigefahren worden war, wurde in den Mac Cluer-Golf eingelaufen und um Mitternacht ein sumpfiger Strand erreicht, an welchem übernachtet wurde. An dieser Stelle will MEYER Zeuge des heftigen Erdbebens gewesen sein, das an der Westküste des Geelvink-Busen überall beobachtet worden war [1]).

Am Morgen des 13. „lag der ganze Mac Cluer-Golf im hellen Sonnenschein vor meinen Blicken, die Ufer rechts und links allmählich auseinander tretend und am Horizonte das offene Meer" — das noch 165 km. entfernt war! An dieser Stelle will MEYER auch Erkundigungen über die umliegenden Gebiete eingezogen haben, deren Resultate auf seiner Karte Verwendung fanden [2]). Alsdann wurde die Rückfahrt angetreten und abends 9 Uhr Wasiammi wieder erreicht. „Unter Herbeiströmen von Hunderten von Menschen mit Fackeln entstand ein wirres Durcheinander und Streiten, man hielt das zum Abfahren bereite Boot fest, schrie und lärmte, so dass ich schliesslich den Revolver in der Hand meinen Leuten Befehl gab sich zum Kampfe zu rüsten. Glücklicherweise kam es nicht dazu". Nachdem noch weitere 1$^1/_2$ Stunden gerudert worden waren, wurde im Fluss übernachtet und am folgenden Morgen der Rückmarsch angetreten. Wiederum wurde die Nacht am Saripun zugebracht und am 15. die Mündung des Wapari erreicht [3]). Auf einem grösseren, von Amboar geholten Boot will MEYER auf dem Wege durch die Amberpōn-Strasse am 16. wieder in Siarí eingetroffen sein.

Aus dem Nachweis, dass MEYER die Landenge gar nicht überschritten haben kann, da keine Übereinstimmung zwischen seinen Angaben und den tatsächlich bestehenden Verhältnissen obwaltet, folgt von selbst, dass auch der dritte Abschnitt, die Fahrt auf dem Jakati (im MEYERschen Sinne) nach dem Mac Cluer-Golf, ebenfalls erlogen ist. Angesichts dieses schweren Vorwurfs möge aber die Beschuldigung eine nähere Begründung erfahren. Wie wir gesehen haben, zählt MEYER an diesem Fluss ausser Wasiammi am linken Ufer 9 Dörfer auf, in deren Umgebung, nach Angabe der Karte, Anpflanzungen von „Zuckerrohr, Cocos- und Sagopalmen etc." sich befinden. Nun, alle diese Ortschaften existiren samt den Anpflanzungen lediglich in der Phantasie von MEYER. Sie sind weder vor, noch nach ihm bemerkt worden. Besonders wichtig ist es, dass sehr bald, nämlich gerade zwei Jahre nach MEYERS angeblichem Besuch, Mitglieder der „Gazelle-"Expedition in zwei Booten, vom Mac Cluer-Golf kommend, den ganzen Unterlauf unbewohnt fanden. „Wie waren mit den Booten .... voll Ungeduld, endlich Spuren von Wilden zu sehen, am dritten Tage der Expedition, als es hohe Zeit wurde, bestimmungsgemäss umzukehren, mehrere deutsche Meilen weit aufwärts gekommen

1) Earthquake in New Guinea. Nature IX. 1873—74. London 1874, p. 263.

2) F. S. A. DE CLERCQ hatte bereits auf grund der ihm von Häuptlingen dieser Gebiete gemachten Angaben den Ausspruch getan, dass die von MEYER mitgeteilten Namen fingirt seien. (Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Gen. (2) X. Leiden 1893, p. 449—450). Spätere Untersuchungen haben gelehrt, dass dies *ausnahmslos* der Fall ist.

3) MEYER will bei dieser Gelegenheit sogar noch einen lebenden *Eclectus Linnaei* mitgebracht haben. (Über die Papagaien-Gattung Eclectus. Der Zoologische Garten. 1874, Sep. Abdr. p. 12).

in einem Labyrinth Brackwasser führender Kanäle ...., als plötzlich dicht vor uns auf einer kleinen Lichtung des Mangrove-Jungles einige Hütten auf sehr hohem Pfahlgerüst sich zeigten. Nichts regte sich dort, bis schon in Pfeilschussweite, wie wir bald merken sollten, die Boote hielten. Da erschien ein Schwarzer oben in der niederen Öffnung der dachartig aussehenden Hütte, und nun folgte ein grosser Lärm, Schreien und Blasen auf den grossen Muschelhörnern ...., das in der Ferne auch mehrfach wiederholt wurde. Der Wilde, der uns zuerst bemerkte, sandte uns sofort aus seinem Bogen mehrere Pfeile zu .... Unsere Hoffnung in Tauschhandel zu kommen, hatte uns indessen nicht getäuscht" [1]). Das erwähnte Dorf heisst Mangkoi und liegt in 2° 12′ S. Ein zweiter Besuch erfolgte durch den Residenten von Ternate, D. W. HORST, im Jahre 1896, der im Unterlaufe des Insé unverändert die gleichen Verhältnisse, nämlich schlammige, von Rhizophorengebüschen eingefasste und unbewohnte Ufer, antraf [2]). Als P. E. MOOLENBURGH im Jahre 1902, als erster Europäer, der die Landenge durchquerte, von Osten kommend, in Mangkoi eintraf, wurde ihm die Stelle des Felsens gezeigt, von der ein Weisser einstmals ein Stück abgeschlagen hatte [3]). Es ist dies F. NAUMANN von der „Gazelle"-Expedition gewesen [4]), nicht aber, wie MOOLENBURGH vermutet hatte, A. B. MEYER [5]). Damit ist der endgültige Beweis geliefert, dass auch alles, was über den sogen. Jakati von MEYER berichtet worden ist, auf Erfindung beruht, denn es ist ganz unmöglich, dass an die Stelle aller der von ihm erwähnten Dörfer und Anpflanzungen innerhalb zweier Jahre Mangrovegehölze treten können. Endlich möge noch bemerkt werden, dass MEYER sich einer weiteren Fälschung schuldig gemacht hat, indem er im Mac Cluer-Golf an Stellen, wo er selbst gewesen zu sein nicht einmal vorgibt, ganz willkürliche Lotungen eingetragen hat.

Um dem Leser Gelegenheit zu geben die MEYERsche Darstellung direkt mit einer auf Grund unserer heutigen Kenntnisse beruhenden Karte zu vergleichen, ist auf Fig. 18. eine solche, die auf den besten Quellen beruht, zum Abdruck gelangt [6]).

Am 19. Juli segelte MEYER längs der Küste in nördlicher Richtung weiter und traf am 22. vor Mánsinam in der Doré-Bai ein, „sandte aber sofort eine wohlausgerüstete Expedition auf das Arfakgebirge, an der ich mich selbst meiner in Folge des Fiebers eingetretenen Schwäche wegen nicht betheiligen konnte" [7]). Ganz anders lauten aber die Angaben, welche

---

1) Die naturwissenschaftlichen Ergebnisse der Expedition S. M. S. „Gazelle". Briefe des Dr. F. NAUMANN an Dr. P. PRAHL. Zeitschr. Ges. f. Erdkunde. XI. Berlin 1876, p. 139. — F. NAUMANN. Über Land und Leute an der Mac Cluer Bay, Neu-Guinea, und in Melanesien. Zeitschr. für Ethnolog. VIII. Berlin 1876, p. (67)—(68). — Die Forschungsreise S. M. S. „Gazelle" in den Jahren 1874 bis 1876 unter Kommando des Kapitäns zur See Freiherrn VON SCHLEINITZ I. Reisebericht. Berlin 1889, p. 159—185.

2) Nieuws van de Jakati-rivier. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Genootsch. (2) XIV. 1897, p. 124—130.

3) Reis door het smalste gedeelte van Nederlandsch Nieuw-Guinea. l. c. (2) XX. 1903, p. 214.

4) Die Forschungsreise S. M. S. Gazelle. III. Zoologie und Geologie 1889, p. 222 „Von dem Ende des Mac Cluer Golf brachte Dr. NAUMANN ein Handstück von ledergelbem Dolomit mit, der dort ansteht." Wie J. W. VAN HILLE mitteilt (Tijdschr. K. Ned. Aardr. Gen. (2) XXIV. 1907, p. 587), heisst dieser Felsen Wirwusa, was „weisser Stein" bedeutet.

5) Wie mir Herr MOOLENBURGH mündlich mitteilte, hatten die Eingeboren von einem Weissen gesprochen und, da ihm der Besuch der „Gazelle"-Expedition unbekannt gewesen war, hatte er vermutet, dass MEYER der betreffende Europäer gewesen sei.

6) Golf van Bintoeni. Oostelijk gedeelte der Mac Cluer Golf 1 : 160 000. Hr. Ms. Java en Gouv. S.S. Pionier 1902. Schetskaarten van Nederl. Oost-Indië N°. 46. 's-Gravenhage 1903. Min. van Marine. — J. W. VAN HILLE. Kaart der afdeeling West-Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Genootsch. (2) XII. Leiden 1905, N°. IV., Golf van Bintoeni 1 : 200 000. l. c. (2) XXIII. 1896, N°. X. — Für die Amberpōn-Strasse konnte ich eine von Herrn J. W. VAN NOUHUYS angefertigte und mir freundlichst zur Verfügung gestellte Skizze benutzen.

7) Auszüge aus den .... Tagebüchern, p. 15.

MEYER an verschiedenen anderen Orten gemacht hat und die hier eine Zusammenstellung erfahren mögen:

Andai .... „von hier aus konnte *ich* Züge unternehmen, um das Arfakgebirge zu besteigen, was auch bis zu einer Höhe von über 6000' gelang" [1]).

„Dem Italiener Herrn D'ALBERTIS gebührt die Ehre, es Ende des Jahres 1872 unternommen zu haben, wenn er auch keine grössere Höhe als die von ca. 3000' erklomm, während *meine* Züge sich bis über 6000' ausdehnten. Ich schätze den höchsten Punkt des Gebirges überhaupt auf kaum 7000', während andere Reisende ihn bis zu 10000 angeben" [2]).

„Dorey has been described, among others, by Mr. WALLACE, but he has, in my opinion, not given a correct impression of the natives of the surrounding hills and mountains .... *As I afterwards spent a long time among the natives of the Arfak Mountains, near Dorey, ... and the interior of this whole north-west part of New Guinea*" [3]).

„*Trichoglossus Arfaki* n. sp. *Ich erhielt* diese Art im Juli 1873 auf dem Arfakgebirge .... in einer Höhe von etwa 3500' über dem Meere" .... *Prionias simplex* n. sp. *Ich erlegte* diese neue Art im Juli 1873 auf dem Arfakgebirge im Nordwesten von Neu-Guinea etwa 3500' über dem Meeresspiegel" [4]).

„So *Domicella Stavorini* Less., *Astrapia niger*, welche nicht dorther [Japen] kommt, sondern im Arfakgebirge zu Hause ist, wo *ich* sie erbeutete" [5]).

„It will be interesting for English Ornithologists to learn that I succeeded in finding here (3.000—6.000 feet) all the known Birds of Paradise from New Guinea (except the species from the islands), besides ...." [6]).

Von dem Tabak sagt MEYER: „auf dem Arfakgebirge im Westen endlich *sah ich* ihn selbst angebaut im Jahre 1873" [7]).

Auch den Glauben, dass wenigstens die Jäger (Malaien) von MEYER zweimal das Arfak-Gebirge besucht [8]) und eine Höhe von 5500 Fuss erreicht hätten [9]), muss ich dem Leser rauben. Die Itinerare, welche er von diesen Leuten erhalten haben will, sind falsch und BECCARI, der 1875 zum zweitenmale nach Andai gelangte, hatte mit seiner Behauptung, dass die Jäger nur bis Warmendi gekommen seien, völlig Recht [10]). Auch hinsichtlich der Herkunft der in den Besitz MEYERs gelangten Vogelbälge hat BECCARI nur die Wahrheit gesagt: „Subito dopo che D'ALBERTIS ed io siamo partiti da Andai il signor WAELDERS [11]) ha mandato ad Hatam alcuni dei ragazzi papua della missione che sapevano preparare alle peggio gli uccelli,

1) Bericht über meine Reise nach Neu-Guinea. Mittlg. k. k. geogr. Ges. XVI. Wien 1873, p. 548.

2) Dr. A. B. MEYER's Erfolge auf Neu-Guinea. Petermanns Mittlg. XX. 1874. p. 114.

3) Dr. A. B. MEYER's Expedition to New Guinea. Nature IX. 1873—74, p. 78. Bereits während seines Aufenthaltes im Indischen Archipel gab MEYER an im Arfak-Gebirge gewesen zu sein. (Koloniaal Verslag 1874, p. 22).

4) Über drei neue auf Neu-Guinea entdeckte Papageien. Verhdlg. k. k. zoolog. botan. Gesellsch. XXIV. Wien 1874, p. 37, 41.

5) Ueber die Papageien-Gattung Eclectus (Wagler). Der Zoologische Garten. XV. Frankfurt a/M. 1874, p. 167.

6) Dr. A. B. MEYER's Expedition to Neu-Guinea. Nature IX. 1873—74. London 1874, p. 79.

7) A. B. MEYER. Lawson's Wanderungen im Innern von Neu-Guinea. Deutsche Rundschau. IV. Berlin 1875, p. 77.

8) Auszüge aus den .... Tagebüchern, p. 15.

9) 500 Fuss hatte MEYER somit inzwischen abgelassen, denn in dem Aufsatz im „Ausland" 1873, p. 992 waren es noch über 6000 Fuss gewesen.

10) Cosmos di Guido Cora. III. Torino 1875—76, p. 94.

11) Damit war der Missionar W. H. WOELDERS gemeint.

e da essi ha ottenuto quasi tutte le specie caratteristiche della montagna, che poi nel marzo dell' anno seguente furono acquistate dal dott. MEYER". MEYER hat diese Behauptung durch die Bemerkung zu entkräften gesucht, dass sie „è affato priva di fondamento" [1]). Es liegt aber der urkundliche Nachweis vor, dass am 7. März 1873 der Schulmeister von Andai, ein Sangirese, mit einem papuanischen Jäger und 8 Hatamern nach dem Arfak-Gebirge, wo auch die Dörfer Moré und Hatam besucht wurden, zog und am 2. April mit 100 Vogelbälgen zurückkehrte [2]). Es geschah dies im Auftrage von WOELDERS, der sich den ihm von BECCARI in Aussicht gestellten Vorteil nicht hatte entgehen lassen wollen.

Doch eilen wir zum Schluss! Am 17. August wurde die Doré-Bai verlassen und Ternate am 27. erreicht. „Um meine Gesundheit nicht weiter aufs Spiel zu setzen", wurde die Rückkehr nach Europa beschlossen, und am 10. Oktober traf MEYER in Wien ein.

Nach seinen eigenen Worten bezeichnete MEYER als Hauptresultate seiner Reise: „1. Die Umschiffung der *ganzen* Geelvinkbai. 2. Die Kreuzung Neu-Guinea's von einer Küste zur anderen und 3. die Besteigung des Arfakgebirges bis über 6000'!" [3]) Die Punkte 2. und 3. dürfen als endgültig abgetan angesehen werden [4]) und was den Punkt 1 betrifft, so hat MEYER

1) Cosmos. l. c. pag. 218.

2) Berigten van de Utrechtsche Zendingsvereeniging. XV. Utrecht 1875, p. 2, 4.

3) Bericht über meine Reise nach Neu-Guinea. Mittlg. k. k. geogr. Gesellsch. XVI. Wien 1873, p. 550.

4) Der Geograph J. F. NIERMEYER hat den Versuch unternommen A. B. MEYER von der Beschuldigung die Durchquerung der Landenge erfunden zu haben, die ich bereits einmal erhoben hatte (Petermanns Mittlg. 1904 Lit. Ber., N°. 771), reinzuwaschen. (A. B. Meyer's doorkruising van Nieuw-Guinea op zijn smalst. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Genootsch. (2) XXII. 1905, p. 499—502). Er fasst in dieser Ehrenrettung das Resultat seiner Untersuchungen in die folgenden Sätze zusammen: „1. Die bereits erwähnte Übereinstimmung verschiedener Namen 2. Die vollständige Übereinstimmung der von MEYER und MOOLENBURGH gegebenen Beschreibung der auf der Landenge überschrittenen Hügelreihen. 3. Die genaue Übereinstimmung der Breitenangaben für den Mac Cluer-Golf bei MEYER und auf den neueren Seekarten". Die Tatsache, dass J. F. NIERMEYER weder über die Kenntnis des in Frage stehenden Gebietes verfügt, noch in der zur Beurteilung des Falles einschlägigen Literatur bewandert ist, würde ihm eine nachsichtige Behandlung sichern, wäre es nicht, dass er sich wissentlich falscher Angaben schuldig gemacht hätte. Im Jahre 1903 hat NIERMEYER eine Karte des in Rede stehenden Gebietes veröffentlicht, die eine bis zur Westküste des Geelvink-Busens ergänzte Kopie der bereits erwähnten Aufnahmen der Schiffe „Java" und „Pionier" darstellt. (De landengte tusschen de Mac Cluer- en Geelvink-baaien. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Gen. (2) XX. 1903, Karte N°. V). Auf dieser Karte hat er nun — und das ist die einzige selbständige Leistung — die vermeintliche Marschroute MEYERS eingetragen und nicht allein den Fluss Wapari in ganz willkürlicher Weise nach etwa 2° 5′ S. verlegt, während MEYER 2° 33′ S. angibt, sondern auch der weiteren Angabe MEYERS, dass er erst in NW. und darauf in N. gegangen sei, Gewalt angetan und eine ostwestliche Marschrichtung angenommen. Nun ist es ist schmerzlich aufs neue die Erfahrung machen zu müssen, dass man oberflächlich gearbeitet hat. Statt aber den Kritiker durch das offene Eingeständnis der begangenen Fehler zu entwaffnen, hat NIERMEYER es vorgezogen sich nur noch mehr zu verstricken. Was den ersten der von ihm aufgestellten Sätze betrifft, so ist er völlig wertlos. Dass MEYER wirklich einen einzigen richtigen und 3 oder 4 annähernd richtige Namen — aber nur Namen — und dazu noch an falscher Stelle anführt, kann nur bei demjenigen Verwunderung erregen, der mit den Aufgaben eines Forschungsreisenden unvertraut ist. Wenn MEYER sich darauf beschränkt hätte, die an der Küste erkundeten geographischen Namen auf einer Karte einzutragen, ohne für die Richtigkeit der Lage einzustehen, so würde ihm dieses Verfahren nicht zum Vorwurf gemacht, sondern im Gegenteil als Verdienst angerechnet worden sein, da damit späteren Reisenden Gelegenheit geboten wäre auf dieser Grundlage weitere Nachforschungen anzustellen. Die Verwerflichkeit seiner Handlungsweise besteht gerade darin, dass er die erkundeten Gegenden auch besucht haben will. Dabei überrascht es, dass seine Gewährsmänner so unzuverlässig waren, dass von 43 Namen, die seine Karte in dem zum Mac Cluer-Golf gehörenden Gebiet trägt, nur *einer*, nämlich Jakati, richtig ist. Die Namen Wasiammi, Gurumeui, Inabui und Massambau können vielleicht Wasian[i], Kuromoi, Inagoi und Warsambó bedeuten, jedenfalls bedeuten sie Flüsse oder Ortschaften, die an *ganz anderer* Stelle liegen. Das ist die von NIERMEYER behauptete Übereinstimmung! Von der in zweiter Linie behaupteten „vollständigen" Übereinstimmung der MEYERschen und der MOOLENBURGHschen Beschreibung der überschrittenen Hügelreihen kann keine Rede sein. Man lege doch die Beschreibung von MEYER (Auszüge, p. 13) neben die von MOOLENBURGH (l. c. pag. 211). Dass die Küste steil ansteigt, war MEYER doch durch den Besuch der Karwān-Bai, dem Ausgangspunkte des MOOLENBURGHschen Marsches

gar nichts anderes unternommen als eine Rundfahrt durch den Geelvink-Busen, wie sie jährlich durch Handelsschoner stattfinden, die die sich inzwischen angesammelten Landesprodukte durch Tausch erwerben. Soweit seine Angaben kontrollirbar sind, hat er keine nennenswerten Entfernungen von der Küste aus zurückgelegt, was schon daraus hervorgeht, dass er, der alle vermeintlichen oder wirklichen Anfechtungen in übertriebenen Farben schildert, es sich sicher nicht hätte nehmen lassen, der grössten Plage von Neu-Guinea, der Buschmilbe, zu gedenken, falls er wirkliche Landmärsche unternommen hätte. Wahrheit und Erdichtung sind in dem Reiseberichte überhaupt derartig mit einander verquickt, dass es in manchen Fällen ganz unmöglich ist, sie von einander zu trennen. Seit Jahren ist es bereits bekannt, dass MEYER naturwissenschaftliche Objekte mit falschen Etiketten versehen hat [1]), eine Tatsache, die für die aus Neu-Guinea stammenden oder stammen sollenden aufs neue Bestätigung findet. Kein Naturforscher wird fürderhin das Recht haben sich auf irgend *eine* Angabe MEYERS zu berufen, wie denn alle, die von diesem und seinen Untergebenen verfassten Abhandlungen kaum mehr als den Wert von Makulatur besitzen, solange nicht eine Nachprüfung der Sammlungen stattgefunden hat, mit denen sie sich beschäftigten. In der Wissenschaft wird aber der Name dieses Mannes, dem die Wahrhaftigkeit niemals etwas anderes als eine abgegriffene Ware gewesen ist, als ein abschreckendes Beispiel noch über Jahrhunderte hinaus fortleben.

John Moresby 1873.

Am 8. Dezember 1872 lief der „Basilisk" auf neue [2]) aus Port Jackson aus, berührte Brisbane am 17. und Cardwell am 2. Januar 1873. Bereits 3 Tage später hatte er die Schoner „Melanie" und „Challenge", die 33 Südsee-Insulaner an Bord hatten, aufgebracht. Sie wurden zur Aburteilung nach Sydney geschickt. Auf der Weiterfahrt wurden die Barken „Woodbine" und „Crishna" angehalten, die alsdann nach Brisbane gehen mussten. Nach einem vom 18.—24. Januar währenden Aufenthalt vor Somerset, trat das Schiff seine Fahrt durch die Inseln der Torres-Strasse an. Am 24. konnte noch die Saddle-Insel erreicht werden; am 25. ging es nach Gaba, am 26. nach der Jervis-Insel [Mabuiag], an deren Südostseite ein Ankerplatz gefunden wurde, der den Namen Philip-Hafen erhielt. Am 31. erfolgte die Ankunft bei der 790 feet hohen Insel Dauan [Mount Cornwallis]. Nach einem Besuch der benachbarten, aber niedrigen Insel Saibai, ging es nach Tud, das am 4. erreicht wurde, und am folgenden Tage wurde durch den Basilisk-Pass im Süden der Insel nach dem niedrigen, von etwa 150 Seelen bewohnten

---

bekannt. Als dritten Trumpf spielt NIERMEYER die Tatsache aus, dass der Mac Cluer-Golf bei MEYER an der richtigen Stelle liegt. Er hütet sich wohl dies geradezu auszusprechen, aber er will seinen Lesern gegenüber, die erklärlicherweise nicht die notwendige Literaturkenntnis haben können, den Anschein erwecken, als ob man MEYER diese Angabe zu verdanken hätte, denn sonst hätte diese Tatsache als Argument gar keinen Wert. Bekanntlich sind halbe Wahrheiten weit schlimmer als offenkundige Lügen und bei NIERMEYER sind die absichtlichen Verschleierungen, um ja nicht die Wahrheit zu ihrem Rechte kommen zu lassen, zu einem System entwickelt worden, wie wir dies noch durch weitere Beispiele erhärten werden. Zum Gegenstande selbst wäre noch bemerken, dass MEYER selbst ja niemals behauptet hat, dass er die Lage des Mac Cluer-Golfs bestimmt habe, sondern die englische Seekarte als seine Quelle angegeben, auf der man den Mac Cluer-Golf in der Tat in richtiger Lage findet und die wiederum auf den Aufnahmen MAC CLUERS beruht. (Nova Guinea. I, p. 250). Also die Tatsache, welche NIERMEYER zu Gunsten MEYERS anführt, war bereits im Jahre 1791 bekannt!

1) A. WICHMANN. Bemerkungen zur Geologie des Posso-Gebietes. Petermanns Mittlg. XLII. 1896, p. 164. — A. B. MEYER. Entgegnung. ibid. p. 218. — H. BÜCKING. Beiträge zur Geologie von Celebes. l. c. XLV. 1899, p. 273.

2) S. oben, p. 155—156.

Koralleneiland Cocoanut [Paramār] gedampft. Am 8. traf das Schiff vor der Darnley-Insel [Èrub], die als Hauptstation für die Tripangfischerei Bedeutung hatte, ein. Nach MORESBY ist sie die einzige Insel in der Torres-Strasse, auf der die Sagopalme gedeiht. Nach einem Besuche von Mèr (Murray-Inseln) am 11. Februar langte der „Basilisk" 3 Tage später in der Redscar-Bai an. An ihrer Ostseite wurde das aus etwa 100 Häusern bestehende Dorf Tau-Tau [Toutou] [1]) angetroffen, von dem aus am 14. eine Bootfahrt unternommen wurde, um in das Innere einzudringen. Man gelangte zunächst in ein weites, durch den Zusammenfluss vieler Wasserläufe gebildetes Ästuarium, Galley Reach genannt, und darauf in einen 3 miles oberhalb des genannten Dorfes mündenden Fluss, der den Namen Usborne-Fluss erhielt [2]). Noch 10 miles oberhalb Tau-Tau waren beide Ufer von Rhizophorensümpfen eingefasst. Nach einer mit Moskitos reichlich gesegneten Nacht wurde die Fahrt am 15. fortgesetzt, musste aber schliesslich, der vielen im Flusse liegenden Baumstämme wegen, abgebrochen werden [3]).

Am 17. Februar wurde in einem Kutter die Küste von der Redscar-Bai aus in südöstlicher Richtung aufgenommen. An Stelle der Mangrovegebüsche traten höher werdende Ufer und zwischen Bergen erblickte das Auge fruchtbare Täler mit Dörfern und Kokoshainen. Bis an die 70 miles entfernte liegende Hood-Bai mündete aber nicht ein einziger nennenswerter Fluss [4]). An dem erwähnten Tage besuchte MORESBY die Cliff-Insel, einen flachen, grasbedeckten und unbewohnten Korallenfelsen. Eine zweite erhielt den Namen Lilly-Eiland [Aitana oder Haidana] und eine dritte grössere, auf der übernachtet wurde, Fisherman-Insel [Tauko oder Daugo]. Am nächsten Tage gelangte man, nachdem die kleine Mourilyan-Insel [5]) [Lolo-Loa oder Lolo Rua] passirt worden war, in eine vortreffliche Bucht [Port Moresby]. An dem nämlichen Tage wurde eine Durchfahrt durch das Riff — die Basilisk-Passage — entdeckt. Nachdem bei der 600 feet hohen Jane-Insel geankert worden war, kehrte MORESBY nach der Fisherman-Insel zurück, um dort zu übernachten. Die Rückkehr an Bord des „Basilisk" erfolgte am 19.

Am 21. Februar ging das Schiff unter Dampf, lief durch die Basilisk-Passage in die obenerwähnte Bucht bis zu ihrem Grunde ein und ging dort vor Anker. Dieser nördliche, viele kleine Einbuchtungen zeigende Teil erhielt den Namen Fairfax-Hafen, der südliche, unmittelbar an das Meer grenzende dagegen den Namen Port Moresby (9° 30′ S., 147° 10′ E.) [6]) beide zu Ehren von MORESBYs Vater, des Admirals Sir FAIRFAX MORESBY. Das grosse Dorf an der Einfahrt bestand aus zwei Reihen Hütten und zählte etwa 800 Einwohner. Die umliegenden Hügel waren mit Gras und Gummibäumen bedeckt, während an den Abhängen und in den Tälern Anpflanzungen zu bemerken waren.

---

1) Es ist dies das an der Mündung des Laloki liegende Dorf, in dem sich die Missionsgehülfen niedergelassen hatten und welches MURRAY unter dem Namen Manu-Manu eingeführt hatte. MORESBY nannte es irrtümlicherweise Tau-Tau. Wie W. G. LAWES zeigte, liegt ein Ort dieses Namens an der Mündung des Aroa im westlichen Teile der Redscar-Bai. (Proceed. R. Geogr. Soc. N. S. IV. 1882, p. 161).

2) Es ist dies der Laloki.

3) JOHN MORESBY. New Guinea and Polynesia. Discoveries und Surveys in New Guinea &c. London 1876, p. 120—146., Proceed. R. Geogr. Soc. XVIII. 1873, p. 22—31. — Hydrographic Notice N°. 25 (Australia Directory. Vol. II. Notice N°. 19). London 1875, p. 1—5.

4) In dieser Bucht mündet allerdings der gar nicht unbedeutende Kemp Welch-Fluss [Wanigela].

5) Nach dem MORESBY begleitenden Navigationsoffizier MOURILYAN.

6) Das gegenwärtige Regierungsgebäude liegt unter 9° 29′ 10″ S., 147° 8′ 40″ E.

Am 27. erfolgte die Rückkehr nach der Redscar-Bai, von der aus nochmals eine Bootfahrt unternommen wurde, um auf einem der hier mündenden Flüsse weiter ins Innere zu gelangen. Bei dieser Gelegenheit wurde der Usborne-Fluss wieder besucht, sodann aber ein anderer entdeckt, der den Namen Edith erhielt [1]). Am 2. März ging der „Basilisk" am Bramble Cay vor Anker und traf 3 Tage später in Somerset ein [2]).

Inzwischen war eine Pinasse unter der Führung des Navigationsoffizers EDWARD R. CONNOR in dem zwischen Bristow-Insel [Bobo], nahe der Fly-Mündung und der Talbot-Insel [Boigu] liegenden Küstengebiet tätig gewesen. Sie hatte fast überall aus Mangrovesümpfen bestehende Ufer vorgefunden und nur Saibai gegenüber einen kegelförmigen, 200 feet hohen Hügel bemerkt [3]). Eingeborenen war man lediglich zu Mawata, an der Mündung des Binaturi, und einigen wenigen zu Janga [Yanga] [4]), gegenüber Boigu, begegnet. Ferner wurde einer der Berge der Insel Dauan, der mit Granitblöcken übersäet war, bestiegen. Nach einem Besuch der in der Torres-Strasse liegenden Inseln Turnagain, Tud, Gaba, Mukwa und Jama [Yam, Turtlebacked-Insel], auf denen zugleich Erkundigungen über die Lebensweise der Eingeborenen eingezogen wurden, erreichte CONNOR am 7. März ebenfalls Somerset [5]).

Am 20 März lief der „Basilisk" aufs neue aus. Nach einem Besuch der Inseln Hammond [Keriri], Dauan und Tud erreichte er am 30. die unter 8° 42' S., 146° 32' E. liegende Yule-Insel [Rawao] und ging dort vor Anker. Auf einer Bootfahrt wurde der Robert Hall-Sund oder kurzweg Hall-Sund untersucht und an seinem Nordende zwei Flüsse aufgefunden, welche die Namen Hilda [6]) und Ethel erhielten [7]).

Nunmehr wandte das Schiff sich dem Südostende Neu-Guineas zu und erreichte am 9. April die kleine, etwa $2^1/_2$ miles lange, von einer Hügelreihe durchzogene Teste-Insel [Wari]. Zwei miles im Nordwesten wurde der unmittelbar aus dem Meere sich erhebende 420 feet hohe Bell Rock bemerkt. MORESBY meinte nördlich von der Teste-Insel das Ende von Neu-Guinea antreffen zu müssen, entdeckte statt dessen aber am 11. die Moresby-Insel [Basilaki] nachdem er zuvor an ihrer Südküste, in der Hoop-iron-Bucht vor Anker gegangen war. Südlich von der Südwestspitze dieser Insel lag die O' Neill-Insel. Am 12. wurde die Fortescue-Strasse zwischen der Basilisk- und der Moresby-Insel untersucht und am 14. von dem „Basilisk" durchfahren, der darauf an dem Nordeingang, bei der Carry-Insel, ankerte. Der höchste 900 feet messende Gipfel der Basilisk-Insel erhielt nach dem Schiffsarzt den Namen Goodman-Berg. Die tief von der Westseite aus einschneidende Bucht, die gelegentlich einer Kutterfahrt am 19. entdeckt wurde, erhielt nach dem Hochbootsmann den Namen Jenkins-Bai. Am 20. entdeckte MORESBY das Südostende von Neu-Guinea, indem er in die Meerenge einlief, welche

1) Es ist dies der Wanapa [Vanapa].

2) JOHN MORESBY. New Guinea and Polynesia. London 1876, p. 147—162., Proceed. R. Geogr. Soc. XIX 1874, p. 225—244.

3) Es ist damit der 192 feet hohe Mabudauan gemeint.

4) Dieser Ort ist auf keiner der mir zugänglichen Karten zu finden.

5) EDW. R. CONNOR. Island and Coast of New Guinea in Torres Straits. Journ. R. Geogr. Soc. XLIV. London 1874, p. 2—6. — JOHN MORESBY. New Guinea and Polynesia, p. 163. — Wie aus der britischen Admiralitätskarte: Torres Strait—Normanby Sound and Prince of Wales Channel, N°. 691 hervorgeht, hat CONNOR seine Vermessungsarbeiten bis zum Jahre 1875 fortgesetzt.

6) Der einheimische Name lautet Bioto.

7) Als einheimischer Name wurde von D'ALBERTIS (s. unten p. 206) Nikura angegeben, in Wirklichkeit lautet er Kiwa [Kiva]. (Sir WILLIAM MACGREGOR. Ann. Report on Britisch New Guinea 18995—96, p. XXIII, 58).

es von der Hayter-Insel [Sariba] trennte. Sie erhielt etwas voreilig den Namen China-Strasse, indem MORESBY sich der frohen, später aber nicht erfüllten Hoffnung hingab, dass sie in Zukunft den kürzesten Seeweg zwischen Australien und China bilden würde. Die Hayter-Insel, welche ihre höchste Erhebung in dem gegen 800 feet hohen, an der Westseite liegenden Haynes-Berg findet, verdankt ihren Namen dem ersten Offizier des „Basilisk", FRANCIS HAYTER. Nachdem an der Westküste bei einem Dorfe gelandet worden war, wurde die China-Strasse, in der eine Reihe bewaldeter Inseln lagen, durchfahren und auf einer von ihnen das Mittagsmahl eingenommen. Dieser wichtigen Handlung hatte sie den Namen Dinner-Insel zu ver-

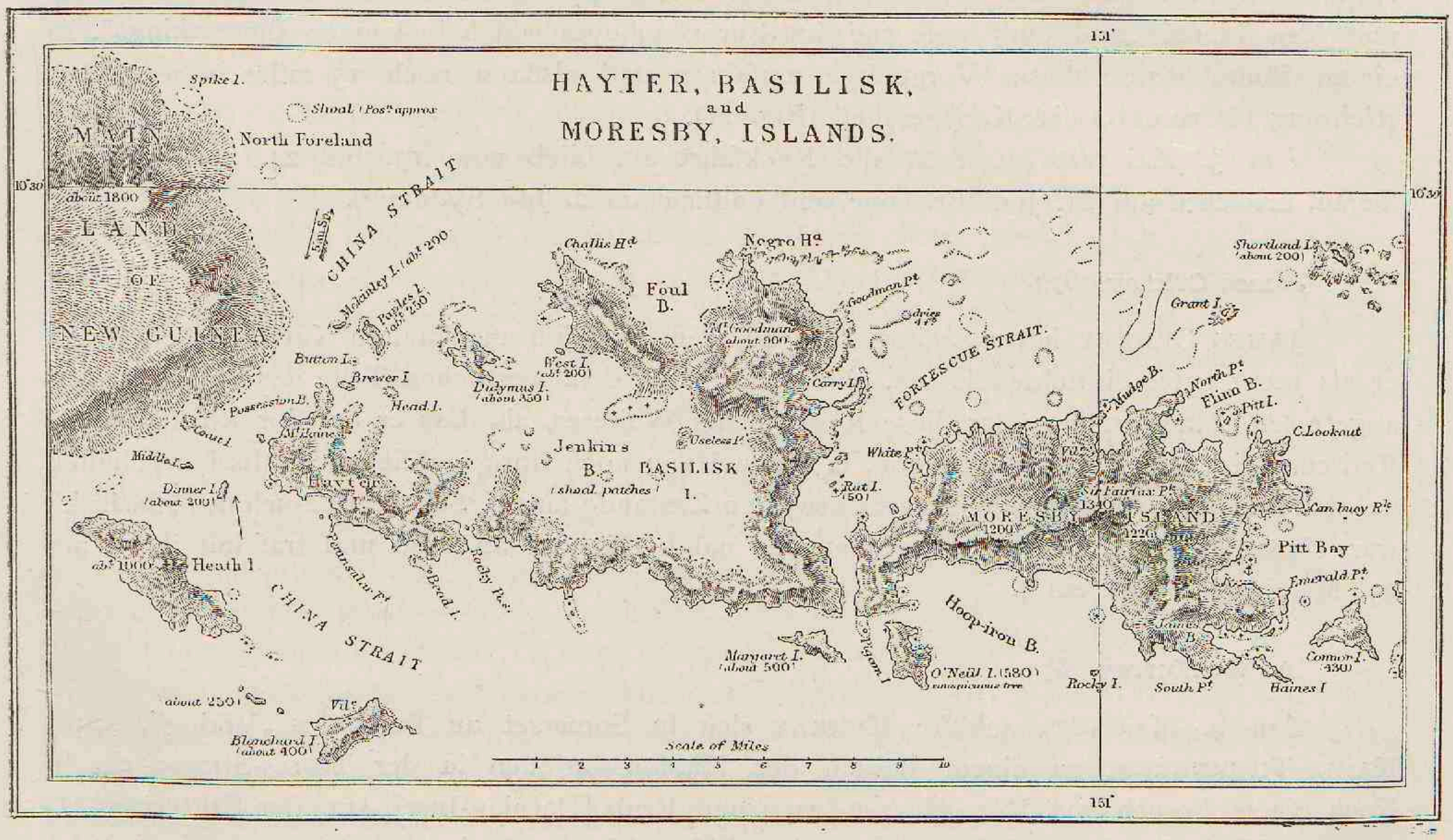


Fig. 19.

danken, der heutigentags so gut wie vergessen ist. Ihr wirklicher Name ist Samarai. Nachdem abends der Dampfer wieder erreicht worden war, durchlief dieser am 21. wieder die Fortescue-Strasse, dampfte in westlicher Richtung den Südküsten der Basilisk- und Hayter-Insel entlang, um alsdann auf die etwa 1000 feet hohe, bewaldete und bewohnte Heath-Insel zu stossen. Nunmehr wurde von Süden kommend in die China-Strasse eingelaufen und an der Nordwestseite der Hayter-Insel geankert. Am 24. wurde hier am Strande die britische Flagge gehisst und im Namen der Königin Victoria von dieser Inselgruppe (10° 24'—10° 40' S., 150° 35'—151° 20' E.) Besitz genommen [1]). Aus Anlass dieses Aktes erhielt der Ankerplatz den Namen Possession-Bai [2]).

1) Über den Schriftwechsel, den diese Handlung veranlasste, siehe: Correspondence respecting New Guinea. Presented to both Houses of Parliament. London 1876, July, p. 7—10.

2) JOHN MORESBY. Discoveries in Eastern New Guinea. Proceed. R. Geogr. Soc. XIX. 1874—75. London 1875, p. 225—244. — Recent Discoveries at the Eastern End of New Guinea. Journ. R. Geogr. Soc. XLIV. London 1874,

Am 25. April wurde die China-Strasse verlassen und in nördlicher Richtung längs der Neu-Guinea-Küste, die hier den Namen North Foreland erhielt, weiter gedampft. Nachdem man infolge trüben Wetters einen Tag über an der Küste hatte liegen bleiben müssen, wurde am 27. die Fahrt fortgesetzt und die Milne-Bai [1]) entdeckt, die in Wirklichkeit jedoch bereits 1606 von LUIZ VÁEZ DE TORRES besucht worden war [2]). Hier wurde in der kleinen Discovery-Bucht bis zum 30. geankert und darauf die Nordküste der Milne-Bai aufgenommen, an deren Ostausgang die Killerton-Gruppe, aus 3 grösseren und mehreren kleinen Inseln bestehend, vorgefunden wurde. Eine von ihnen wurde auch besucht und auf ihr ein Dorf mit ausgedehnten Anpflanzungen angetroffen. Östlich von dieser Inselgruppe erreichte man endlich das Ostkap von Neu-Guinea „and ours were the first European eyes which looked on these things". In einem Boote wurde dieses Vorgebirge umfahren und alsdann noch 15 miles in westlicher Richtung bis zum Basilisk-Kap gesegelt (Fig. 21).

Am 3. Mai trat MORESBY die Rückfahrt an, blieb vom 13. bis 24. vor Somerset liegen, erreichte am 21. Juni Brisbane und endlich am 2. Juli Sydney [3]).

James Orkney 1873.

JAMES ORKNEY hatte Anfang 1873 auf dem von ihm angekauften Kutter „Loelia", den er als Jacht hatte einrichten lassen, eine Fahrt nach dem westlichen Teile des Stillen Ozeans angetreten. Man erfährt über diese Reise nichts Weiteres, als dass er auf der Rückfahrt die Redscar-Bai aufsuchte und die dort in Manu-Manu noch übrig gebliebenen Missionsgehülfen nebst deren Frauen in einem erbarmenswerten Zustande antraf. Seit dem Besuch des „Basilisk" war einer gestorben. Die 3 übriggebliebenen nahm ORKNEY an Bord und traf mit ihnen am 25. Mai in Somerset ein [4]).

A. W. Murray 1873.

Am 9. Mai 1873 schiffte MURRAY sich in Somerset an Bord des „Viking", Kapt. KARL THORNGREN, zu einem Besuch der Missionsstationen in der Torres-Strasse ein [5]). Nach einem Besuch von Mèr [Murray-Insel] und Èrub [Darnley-Insel] traf der Kutter am 21. vor der Yorke-Insel [Masig], das von den früher hier stationirten Missionsgehülfen wieder verlassen worden war, ein. Nach der Abfahrt am 23. wurde nach eintägiger Fahrt Tud erreicht, wo die Eingeborenen den Wunsch, einen Missionar in ihrer Mitte zu besitzen, kund-

---

p. 6—14. — Das Süd-Ostende von Neu-Guinea. Petermanns Mittl. XX. 1874. Taf. 5. — Papua or New Guinea, South East Coast. Orangerie Bay to Bramble Haven. London 1873. Hydrogr. Off. N°. 2123. — New Guinea and Polynesia. London 1876, p. 170—209. — Torres Strait. South East Coast of New Guinea and Louisiade Archipelago. Information relating to the navigation of Torres Strait, the South East Coast of New Guinea, and the western Islands of the Louisiade Archipelago. From reports by Capt. J. MORESBY and Lieuten. L. S. DAWSON. Hydrographic Notice, N°. 25 [Australia Directory. Vol. II. Notice N°. 19]. London 1875.

1) Nach dem Senior Naval Lord of the Admirality, Sir ALEXANDER MILNE, benannt. Der einheimische Name ist Tauwara.

2) Siehe Nova Guinea. I, p. 44.

3) JOHN MORESBY. New Guinea and Polynesia, p. 210—233.

4) A. W. MURRAY. Forty Years' Mission Work. London 1876, p. 484. — Chronicle of the London Missionary Society for the year 1873, p. 224—225.

5) The Mission in New Guinea. Chronicle of the London Missionary Society. 1873, p. 217—224. — A. W. MURRAY. Forty Years' Mission Work. 1876, p. 483.

gaben. Von hier aus ging die Reise nach den Inseln Dauan und Saibai, und am 28. traf der Kutter bei Kadawa am Binaturi ein, wo das benachbarte Dorf Turi-Turi noch an dem nämlichen Tage aufgesucht wurde. Auf der Rückreise wurde der Jervis-Insel [Mabuiag] ein Besuch abgestattet. Es war dies eine der neuesten Stationen, auf der zudem die Gesundheit der Missionsgehülfen und ihrer Familien nichts zu wünschen übrig liess. Nach dem Verlassen der Insel am 2. Mai langte der „Viking" am 6. wieder vor Somerset an [1]).

Am 21. August konnte MURRAY aufs neue eine Fahrt antreten und zwar auf dem Kutter „Alice Jardine", den die Regierung ihm für diesen Zweck zur Verfügung gestellt hatte. Der erste Besuch galt der Darnley-Insel. Von hier segelte er am 25. weiter nach der Stephen-Insel [Ugar] und ferner nach der Rennel-Insel [Mauar], wo abends geankert wurde. Auf der ersterwähnten fand MURRAY eine Bevölkerung von etwa 30, auf der letztgenannten von etwa 20 Seelen. Am nächsten Tage wurde die Fahrt nach der Warrior-Insel [Tud] fortgesetzt, die bereits gegen Mittag erreicht wurde MURRAY fand hier zugleich den Missionsgehülfen von Mabuiag, der diese Insel verlassen hatte. Am 27. segelte die „Alice Jardine" weiter nach Dauan und nach einem Besuch von Saibai wurde am 1. September Kurs gesetzt nach der Jervis-Insel [Mabuiag], das aber erst am Mittag des folgenden Tages erreicht wurde. Am 5. September traf MURRAY wieder in Somerset ein [2]).

Kaum 8 Wochen später langten hier unerwartet die auf Dauan stationirten Missionsgehülfen, die sich dort ihres Lebens nicht mehr sicher fühlten, an. Diese Flucht war um so begreiflicher, als am 12. März die auf der Bampton-Insel [Párama] wohnenden Gehülfen nebst ihren Frauen ermordet worden waren [3]). Am 3. November brach MURRAY abermals in der „Alice Jardine" auf. Drei Tage später war Mabuiag erreicht worden. Am 8. November wurde Dauan aufgesucht und die mit dem Häuptling entstandenen Misshelligkeiten beigelegt. Darauf besuchte MURRAY noch die Missionsstation in Kadawa, die am 12. November verlassen wurde, und ferner Tud [Warrior-Insel]. Am 14. abends erfolgte die Ankunft in Somerset [4]).

Die letzte im Jahre 1873 unternommene Fahrt trat MURRAY auf dem Kutter „Retrieve", Kapt. KARL THORNGREN, am 18. November an. Nach einem Besuch der Yorke-Insel [Masig] wurde nach der Redscar-Spitze Kurs gesetzt und am 22. vor Manu-Manu geankert. Die Wohnung der Missionsgehülfen war zerstört und ihre bewegliche Habe gestohlen worden. Am 26. setzte der Kutter die Fahrt nach Port Moresby fort, und hier liessen sich die vier von MURRAY von Somerset mitgenommenen Missionsgehülfen in den beiden Dörfer Hanuabada [5]) und Elewara nieder. Hierauf kehrte der Kutter nach der Niederlassung am Kap York zurück [6]).

---

1) A. W. MURRAY. Forty Years' Mission Work. London 1876, p. 484. — Chronicle of the London Missionary Society for the year 1873, p. 224—225.

2) The Mission in New Guinea. Chronicle London Missionary Society 1874, p. 50—59. — A. W. MURRAY. Forty Years' Mission Work. 1876, p. 485—486.

3) Outrages on Bampton Island. Chronicle London Miss. Soc. 1875, (Novbr.) p. 211.

4) The Mission in New Guinea. Chronicle London Miss. Soc. 1874, p. 145—149. — A. W. MURRAY. Forty Years' Mission Work, p. 486—487.

5) Anuapata bei MURRAY.

6) The Mission in New Guinea. Chronicle London Miss. Soc. 1874, p. 149—156. — A. W. MURRAY. Forty Year's Mission Work, p. 487—488. — Aus einem Bericht des Missionars A. W. MURRAY in Redscar Bay und Port Moresby. Aus allen Welttheilen. VI. Leipzig 1875, p. 24—25.

William T. Wawn und **John Nash** 1873.

Im Auftrage der Firma J. C. GODEFFROY & SOHN in Hamburg besuchte WILLIAM T. WAWN als Händler (Trader) den Hunter-Hafen auf Neu-Lauenburg und Neu-Pommern. Er war dort Zeuge eines vulkanischen Ausbruches, augenscheinlich des Kaie an der Blanche-Bai. Während seiner Anwesenheit lag die Hamburger Brigg „Iserbrook", Kapt. LEVINSON, vor Matupi. Sie hatte hier den Trader JOHN NASH gelandet und war darauf nach den Karolinen gesegelt [1]). Er ist dies meines Wissens die erste beglaubigte Mitteilung über die Godeffroyschen Unternehmungen im Bismarck-Archipel. Die sich hierüber in der Literatur findenden Angaben gehen auseinander. S. RUGE [2]) gibt das Jahr 1871 als Zeitpunkt der ersten Gründung an, L. FRIEDERICHSEN [3]) ca. 1872, O. FINSCH [4]) und E. HERNSHEIM [5]) 1874.

A. E. B. Brown 1873.

Die Bark „Albyn's Isle", Kapt. A. E. B. BROWN, lief am 22. Oktober 1873 aus dem Hafen von Ilo-Ilo (Philippinen) mit einer nach Melbourne bestimmten Zuckerladung aus. Im Norden von Borneo angelangt, fand das Schiff so ungünstige Winde vor, dass beschlossen wurde östlichen Kurs einzuschlagen. Am 7. Dezember wurde St. Matthias gesichtet und am 11. durch den St. Georg-Kanal gesegelt, den BROWN bereits einmal, im Jahre 1870, durchfahren hatte, über welche Fahrt noch einige Beobachtungen mitgeteilt werden. Am 13. Januar erfolgte die Ankunft in Port Phillip [6]).

Marcus Clarke 1873.

M. CLARKE stattete der Insel Saibai im Jahre 1873 einen Besuch ab und empfahl sie zur Anlage von Zuckerrohrplantagen [7]).

S. Fraser Comyn 1873.

S. F. COMYN berichtet, dass er 1873 im Auftrage der Firma MONTEFIORE, JOSEPH & CO. in Sydney eine Handelsfahrt nach Neu-Guinea unternommen habe. Ihre Ausrüstung habe £ 2500.— gekostet, dafür sei er nach neunmonatlicher Abwesenheit mit Waren im Werte von £ 7500.— zurückgekehrt. Auch habe er auf der Insel ungeheure Wälder von Teakbäumen entdeckt. In welchen Gegenden er diese bemerkt und die Waren erworben hat, scheint sein Geschäftsgeheimnis geblieben zu sein [8]).

N. von Miklucho Maclay 1874.

Um Vergleichsobjekte für das Studium der anthropologischen Verhältnisse zu der ihm näher bekannt gewordenen Astrolabe-Bai zu erlangen, beschloss N. VON MIKLUCHO MACLAY der Südwestküste von Neu-Guinea, und zwar dem im Südosten von der Kumawa-Halbinsel

1) WILLIAM T. WAWN. The South Sea Islanders and the Queensland Labour Trade. London 1893, p. 283, 286.
2) Die Geschichte der Erforschung des Bismarck-Archipels. Allgemeine Zeitung. Münschen 1887, (N°. 276) p. 4066.
3) Bemerkungen zu der Karte der Duke of York Inselgruppe. Mittlg. geogr. Gesellsch. Hamburg 1876—77, p. 342.
4) Samoafahrten. Leipzig 1888, p. 22.
5) Segelroute von Sydney nach der Blanche-Bai. Ann. d. Hydrogr. XXII. 1894, p. 403.
6) Philippines to Australia. Nautical Magazine. XLIII. 1874, p. 396—400.
7) Escurzione a Saibai, di MARCO CLARKE. Cosmos di Guido Cora. II. Torino 1874, p. 108—109.
8) R. H. ARMIT. The History of New Guinea &c. London 1876, p. 26—29, aus Anglo-Australian 1875. Novbr.

liegenden Gebiete, einen Besuch abzustatten [1]). Anfang 1874 begab er sich von Amboina aus nach der kleinen Insel Gisser [Gèsir], wo er eine Orembai charterte, um in Begleitung von 3 Dienern und einer aus 16 Personen bestehenden Mannschaft, am 3. Februar nach Goram und Watu Bèla (Südwest-Inseln) weiterzusegeln. Von hier aus gelangte er nach Erreichen der

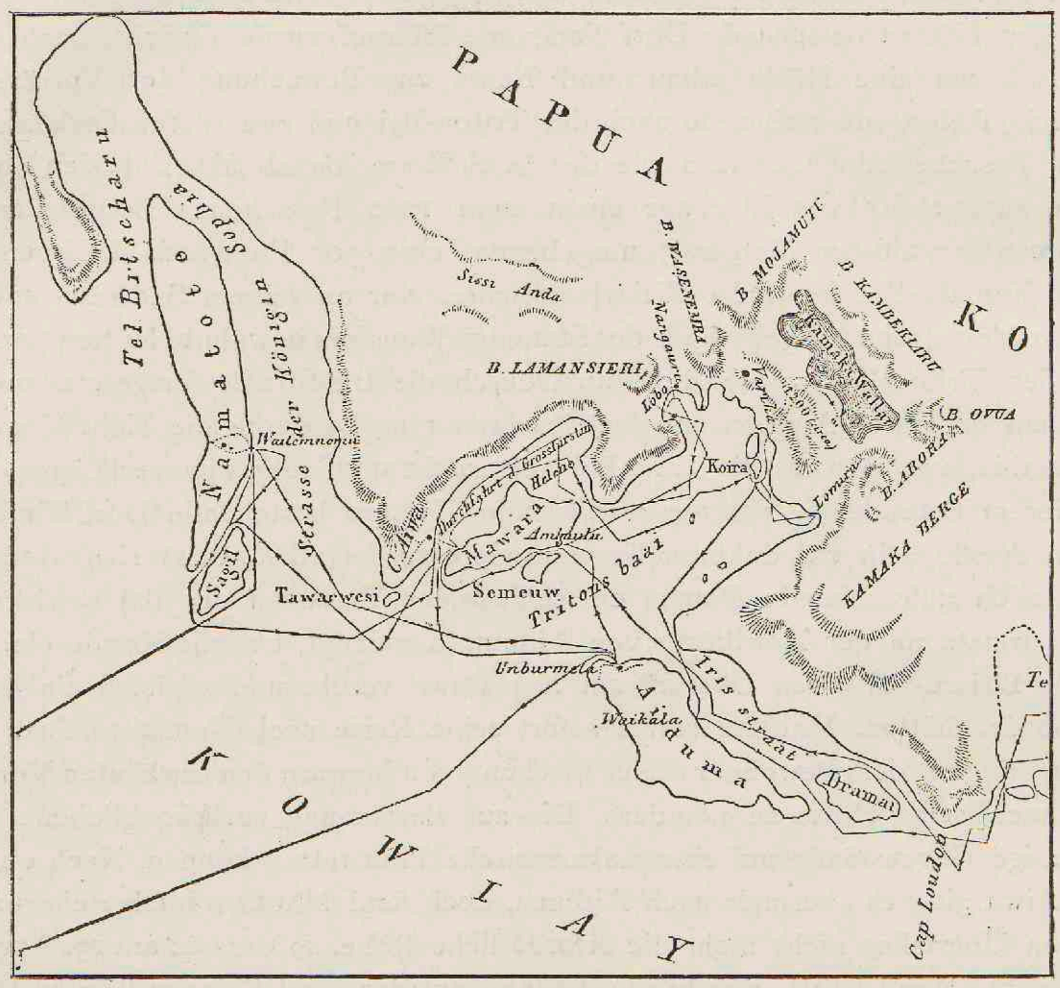


Fig. 20 [2]).

Halbinsel Kumawa durch die Nautilus-Strasse nach der Nordküste der Insel Adi und darauf nach der Ostküste der Insel Namatote (Fig. 20). Die zwischen dieser und der Neu-Guinea-Küste durchfahrene Namatote-Strasse erhielt den Namen Königin Sophia-Strasse [3]). Nach einem Besuche von Waitemnonu, dem Wohnorte des Radja, ging es auf dem kleinen Umwege durch

---

1) Meine zweite Excursion nach Neu-Guinea. Natuurk. Tijdschr. Ned. Ind. XXXVI. Batavia 1876, p. 148—179. — Incidents of Travel in Papua-Kowiay, New Guinea. Proceed. R. Geogr. Soc. XIX. London 1875, p. 517—521. — N. Miklucho Maclay's Fahrten an der Südwestküste von Neu-Guinea im Frühling 1874. Globus XXVI. 1874, p. 317—318, 333—334. — Verzeichniss einiger Worte der Dialecte der Papuas der Küste Papua-Kowiay. Tijdschr. v. Ind. T. L. en Vk. XXIII. Batavia 1876, p. 372—379.

2) Die Karte von der Fig. 20 einen Ausschnitt darstellt, ist nach der Angabe von Maclay von ihm selbst unter Mitwirkung von J. A. Waldeck entworfen worden (Nat. Tijdschr. l. c. pag. 161). Eine Wiedergabe derselben findet man in dem Werke von P. J. B. C. Robidé van der Aa (Reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea 1879, Taf. II), wo sie aber ausschliesslich und wohl mit Recht Waldeck zugeschrieben wird.

3) Zu Ehren der damaligen Königin der Niederlande.

die kleine, zwischen Namatote und Sagil liegende Meerenge [1]) nach der Triton-Bai. MACLAY segelte dabei an der vor dem Kap Aiwa liegenden Insel Tauwār Wèsi vorbei und alsdann durch die zwischen der Insel Mauwara und dem Festlande befindliche Meerenge, die den Namen Grossfürstin Helena-Durchfahrt erhielt. Bei Lobo, dem vormaligen Fort Dubus, angelangt, fand er nur noch spärliche Mauerreste vor, dagegen — etwa eine halbe Stunde entfernt — das aus wenigen Hütten bestehende Dorf Nangaura. Hierauf wurde zunächst nach der Gegend des Kap Aiwa, wo eine Hütte erbaut und Leute zur Bewachung der Vorräte eingesetzt wurden, zurückgekehrt, um aufs neue nach der Triton-Bai und zwar deren Ostküste zu segeln. Nach einem Besuche von Lamira sowie der Insel Koira, begab MACLAY sich nach Warika [Varika] und überschritt von hier aus einen etwa 1200 Fuss hohen Bergrücken, von dem aus er den von bewaldeten Bergen [2]) umgebenen, etwa 500 Fuss ü. d. M. liegenden, bisher unbekannten Kamaka-See [Kamaka Walar] erreichte. Nur an seinem Südwest- und Westufer wurden einige kleine, von Angehörigen des Stammes Wausirau bewohnte Hütten vorgefunden [3]).

Von der Triton-Bai wurde die Fahrt durch die Iris-Strasse fortgesetzt und zunächst bei Waikala auf der Insel Aiduma angelegt. Sodann ging es durch die Kaju Mérah-Bai nach der Insel Lakahia, von der aus die Etna-Bai aufgesucht und in ihrer ganzen Länge durchfahren wurde. An ihrem Ostende lag das aus nur wenigen Hütten bestehende Dorf Timbona. Nach einem kurzen Ausfluge in das dahinter liegende Gebirge, begab MACLAY sich wieder zu Schiff, wobei 5 plötzlich auftauchende Prauen ein schleuniges Verlassen der Bai bewirkten. Am 2. April zu Unburmeta an der Nordküste von Aiduma angelangt, traf die Kunde ein, dass Bergbewohner der Bitjaru-Bai einen Überfall am Kap Aiwa verübt und zugleich einige Leute aus Aiduma ermordet hätten. MACLAY setzte sofort seine Reise nach Namatote fort, um hier in Erfahrung zu bringen, dass Bewohner dieser Insel und von Mawara den erwähnten Vorfall benutzt hatten, um auch seine Hütte zu plündern. Die zur Bewachung zurückgebliebene Mannschaft hatte nur wenige Gegenstände auf eine makassarische Prau retten können. Nach einem letzten Besuch von Aiwa ging es abermals nach Aiduma, doch fand MACLAY infolge eines ihm angeblich drohenden Überfalles nicht mehr die erforderliche Ruhe, so dass er am 25. April endgültig absegelte. Am 31. April [sic!] erfolgte die Ankunft auf der Insel Kilwaru (Ceram Laut-Inseln), Ende Mai auf Amboina, wo JOHN MORESBY ihn am 2. Juni antraf.

Nach Java zurückgekehrt, suchte er in der Umgebung von Buitenzorg Erholung, wurde aber nur zu bald wieder von der Wanderlust ergriffen. Von Ende November 1874 bis Februar 1875 besuchte er die Malaiische Halbinsel, begab sich darauf von Singapore nach Bangkok, um nach der Rückkehr ins Innere der Halbinsel zu reisen. Im November 1875 finden wir ihn wieder auf Java.

John Moresby 1874.

Nachdem im weiteren Verlaufe des Jahres 1873 der „Basilisk" durch Fahrten nach den Gewässern von Neu-Seeland und den Viti-Inseln in Anspruch genommen worden war,

---

1) Es ist dies der durch den Überfall am 28. April 1636 bekannte Moordenaars-rivier. (Nova Guinea. I, p. 83).

2) Unter diesen werden von MACLAY namentlich angeführt Wasanembo, Mojamutu, Kamberkiaru, Owua und Arora.

3) Dieser merkwürdige See wurde erst 1901 von J. C. VAN DER MEULEN (Tijdschr. K. Ned. Aardr. Gen. (2) XXII. 1905, p. 301), und dann wieder 1906 von H. HIRSCHI (Reisen in Nordwest-Neu-Guinea. Jahresber. Geogr. Ethnogr. Gesellsch. 1907/8. Zürich 1909, p. 99—100), der eine Höhe von 150 m. angibt, besucht.

tat MORESBY, unmittelbar nach der am 6. Januar 1874 erfolgten Rückkehr nach Sydney, Schritte, um die im Osten von Neu-Guinea gemachten Entdeckungen weiter verfolgen zu dürfen. Die Pläne fanden die Billigung der Admiralität und so segelte zunächst der Schoner „Sandfly" am 30. Januar nach der Hayter-Insel ab. Einen Tag später folgte der „Basilisk", welcher, nach einem Besuch von Brisbane, am 20. Februar in der Hoop-iron-Bai an der Südküste der Moresby-Insel, vor Anker kam. Während Leutn. L. S. DAWSON die zu der Amphlett-Gruppe gehörenden Glenton-, Connor-, Smith- und Maben-Insel aufnahm, begab MORESBY sich nach der östlich von der Moresby-Insel liegenden Engineer-Gruppe, so genannt nach den Maschinisten der Korvette, die ihre Namen zudem in der Slade-, Skelton-, Watts- und Butchart-Insel, die zu dieser Gruppe gehören, verewigt sahen [1]). Als Ergebnis dieser am 3. März beendeten Untersuchungen stellte sich heraus, dass die China-Strasse keineswegs als die geeignete Fahrstrasse angesehen werden könne, sondern eine derartige Route östlich von der Moresby-Insel und sodann zwischen der Grant- und Shortland-Insel hindurch, sowie der Lydia-Insel [Nuakata] entlang nach dem Ostkap [East Cape] ginge [2]).

Am 4. März begannen die Vermessungen in der D'Entrecasteaux-Gruppe und zunächst wurde auf einer Bootfahrt die Normanby-Insel [Duau], bei dem Kap Ventenat beginnend, besucht. Nördlich von ihr, durch die Dawson-Strasse getrennt [3]), wurde die Fergusson-Insel, auf der sich Berggipfel bis zu 3374 feet erhoben, entdeckt. An ihrer Westküste fand MORESBY Korallenkalke bis in 100 feet Höhe ü. d. M., die jedoch dem Nordufer abgehen. Am Nordkap wurden heisse Quellen entdeckt. Im Westen der Fergusson-Insel, und durch die Moresby-Strasse von ihr geschieden, fand man die Goodenough-Insel [Boidoga], die von dem 700 feet hohen Goodenough-Berg [4]) gekrönt wird. An seinen Abhängen wurden noch bis zu einer Höhe von 2000 feet Anpflanzungen bemerkt. Am 18. März traf MORESBY wieder an Bord des in der Dawson-Strasse ankernden „Basilisk" ein [5]). Am 26. wurde die „Sandfly" mit beschädigtem Steuer angetroffen und nach der Possession-Bai gesandt, um dort ausgebessert zu werden. Wie aus dem Bericht von L. S. DAWSON hervorgeht, hatte sie in der Zwischenzeit Vermessungsarbeiten zwischen der Heath-Insel und dem Ostkap vorgenommen [6]). Auser dieser Insel werden noch das Blanchard- und das kleine Beehive-Eiland, 2 miles von dem vorhergehenden entfernt liegend, erwähnt. Darauf ging es nach der China-Strasse mit der Dinner-, der Coast- und der Middle-Insel. Wie der „Basilisk" im verflossenen Jahre, so ging auch die „Sandfly" 3 miles westlich von der unweit des North Foreland liegenden Spike-Insel [Suraoni]

---

1) Die Amphlett- und Engineer-Gruppe war bereits auf der Fahrt des vorhergehenden Jahres skizzirt worden. (Chart of the South-East Coast of New Guinea. Journ. R. Geogr. Soc. XLIV. 1874, bei p. 1).

2) Die heutigentags empfohlene Route geht durch die Engineer-Gruppe und darauf in nördlicher Richtung von der Julia-Insel.

3) Nach dem Navigationsoffizier L. S. DAWSON benannt.

4) Die Goodenough-Insel sowie der Goodenough-Berg wurden nach dem gerade 1874 gestorbenen Commodore JAMES GRAHAM GOODENOUGH benannt.

5) D'Entrecasteaux Islands and North-east Coast of New Guinea. Information relating to the above-named localities from the reports and surveys received from Lieutenant L. S. DAWSON. Hydrographic Notice. London 1875, N°. 34 (Australia Directory II. Notice 21, p. 1—23). — JOHN MORESBY, New Guinea and Polynesia, p. 237—256.

6) Beschreibung der Inseln an der Ostküste von Neu-Guinea von der Insel Heath bis zum Ostkap von Neu-Guinea. Ann. d. Hydrographie. III. Berlin 1875, p. 28—32 nach dem Bericht L. S. DAWSON (Shipping and Mercantile Marine Gazette. N°. 11647., 17th Decbr. 1874., auch Hydrographic Notice. 1875. N°. 25 (Australia Directory. II. 1875, Notice 19, p. 5—39).

vor Anker. Alsdann wurde längs der Südküste der Milne-Bai [Tauwara] weitergesegelt und die bereits bekannte Discovery-Bai besucht. An der Westküste ging es an den 4 Aleford-Inseln vorbei und ferner längs der Nordküste, an deren Ostende die 3 Killerton-Inseln lagen. Der dahinter auf dem Festlande liegende Berg, der zum Stirling-Gebirge gehört, wurde

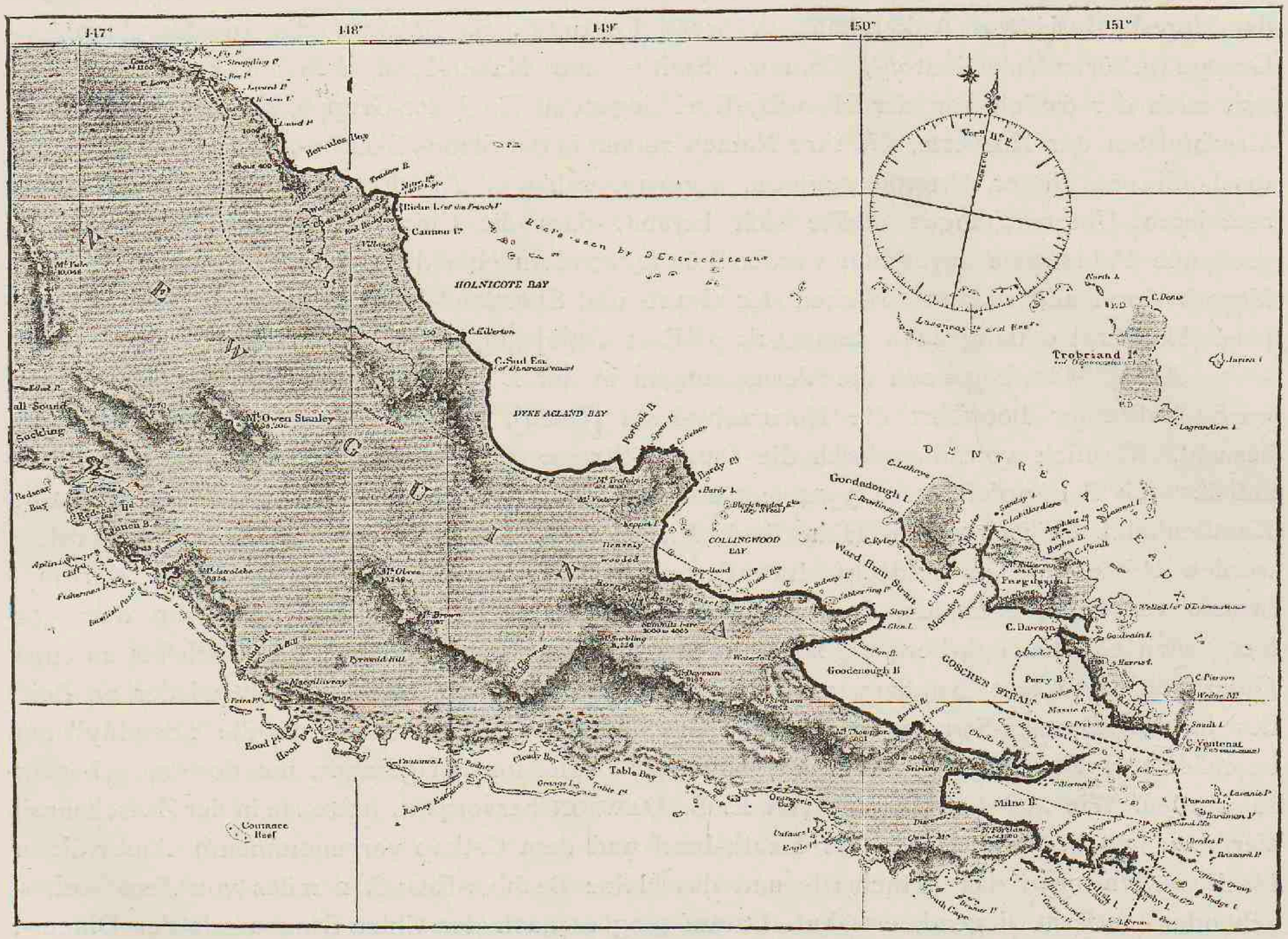


Fig. 21.

Killerton-Berg genannt. Endlich fand man in der Nähe des Ostkaps die Anchor- und die Chain-Insel [1]).

Am 8. April traf auch der „Basilisk" in der Possession-Bai ein, um die von Sydney aus dorthin beförderten Kohlen zu übernehmen. Sieben Tage später wurde zu weiteren Untersuchungen ausgelaufen, während die „Sandfly" nach Sydney zurückkehrte. Zunächst verwandte MORESBY 10 Tage auf die nähere Erforschung des Fahrwassers zwischen der Moresby-Insel und der Engineer-Gruppe, um sich darauf nach der Ostküste von Neu-Guinea zu begeben. Die grosse Bucht, welche vom Ostkap aus tief nach Westen einschneidet, erhielt den Namen

1) Beschreibung der Inseln an der Ostküste von Neu-Guinea von der Insel Heath bis zum Ostkap von Neu-Guinea. Ann. d. Hydrographie. III. Berlin 1875, p. 28—32 nach dem Bericht von L. S. DAWSON (Shipping and Mercantile Marine Gazette. N°. 11647., 17th Decbr. 1874., auch Hydrographic Notice. 1875, N°. 25 (Australia Directory. II. 1875, Notice 19, p. 5—39).

Goodenough-Bai, während die Meerenge zwischen jenem Vorgebirge und den D'Entrecasteaux-Inseln Goschen-Strasse genannt wurde [1]). Die in ihrer Fortsetzung liegende Ward Hunt-Strasse empfing ihren Namen zu Ehren des ersten Lords der Admiralität, während in dem Kap Vogel [2]) der Name des Premierministers von Neu-Seeland, Sir JULIUS VOGEL, verewigt werden sollte. Längs der Küste zwischen dem Ostkap und Kap Vogel wurden zahlreiche Dörfer und gut bebaute Täler bemerkt. Die Goodenough-Bai besitzt verschiedene Einbuchtungen und in einer derselben, der Bentley-Bucht, die am 29. wieder verlassen wurde, ging der „Basilisk" vor Anker. Nachdem am Kap Ducie und an der Chads-Bai vorbeigedampft worden war, hörte der Wald auf, an dessen Stelle spärlich bewachsene Hochflächen traten, die aber mit Dörfern übersäet waren. Steil stürzte das darauf folgende Kap Frere ins Meer ab und in der sich daran anschliessenden Bartle-Bai [3]) wurde erst nach langem Suchen in 90 Faden Ankergrund gefunden. Hier war die Küste niedrig, die dahinter liegenden Anhöhen stiegen terrassenförmig an. Nach einem Besuch der umliegenden Dörfer am 30., wurde die Fahrt am 1. Mai fortgesetzt und in die Ward Hunt-Strasse eingelaufen. Hier ging der „Basilisk" am 2. bei den Jabbering-Inseln vor Anker. Sie erhielten ihren Namen, weil die in ihren Kanus das Schiff umschwärmenden Eingeborenen einen solchen Lärm machten, dass die Nachtruhe erst nach Abgabe eines Flintenschusses, über die Köpfe der Leute hinweg, eintrat [4]).

Am nächsten Morgen wurde in die Collingwood-Bai eingelaufen, an deren Ende ein zweitäger Aufenthalt genommen wurde, um das für die Speisung der Dampfkessel erforderliche Holz zu fällen. Aus dem niedergetretenen Buschwerk, besonders aber aus den aufgefundenen voluminösen Exkrementen, schloss man auf die Anwesenheit des Rhinoceros [5]). Augenscheinlich handelte es sich aber nur um die Verdauungsprodukte von Kasuaren. Mit den anfänglich scheuen Eingeborenen, die sogar mit Speeren nach den Fremdlingen warfen, gelang es ein leidlich gutes Verhältnis anzuknüpfen. Am 2. Mai konnte die im Norden der Collingwood-Bai liegende, von den hohen Bergen Trafalgar [6]) und Victory gekrönte Halbinsel umfahren werden. Ihre Ostspitze, vor der die Hardy-Inseln lagen, erhielt den Namen Kap Hardy und die Nordostspitze den Namen Kap Nelson. Sechs Seemeilen westlich von diesem wurde in der Nähe der Spear-Inseln, so genannt weil ein Eingeborener mit seinem Spiess nach dem Leutnant DAWSON warf, geankert. Weiter ging die Fahrt an der Einbuchtung Porlock-Bai vorbei in die breite Dyke Acland-Bai [7]). Ihre Nordspitze stellt das zum erstenmale von D'ENTRECASTEAUX gesichtete Kap Sud-Est dar, das dieser aber um 17' zu weit nach Westen verlegt hatte. Gegen Sonnenuntergang wurde die in 8° 10' S., 148° 12' E. liegende Caution-Spitze und damit das nördliche Ende der Holnicote-Bai erreicht. Das Erscheinen des

---

1) Nach Sir G. J. GOSCHEN.

2) Ipote der Eingeborenen nach Sir WILLIAM MACGREGOR. (Ann. Report Brit. New Guinea 1893—94, p. 30). Der vielfach angeführte Name Sebiribiri (Further Correspondence respecting New Guinea. April 1891, p. 207) kommt nur den ihm vorliegenden Inseln zu.

3) Beide Namen nach Sir H. BARTLE FRERE. Die Eingeborenen nennen das Vorgebirge Girumia.

4) JOHN MORESBY. New Guinea and Polynesia, p. 258—269.

5) ALFRED O. WALKER. The Rhinoceros in New Guinea. Nature XI. 1874—75, p. 248. — A. B. MEYER. ibid., p. 268.

6) Jetzt beschränkt sich dieser Name auf den höchsten, 5584 feet hohen Gipfel. Der südliche, 4956 feet hohe, hat den Namen Britannia-Berg erhalten, während der nördlichste, 5084 feet hohe Téméraire-Berg genannt wird nach dem Schiff des Admiral COLLINGWOOD in der Schlacht von Trafalgar. (G. RUTHVEN LE HUNTE. Ann. Report Brit. New Guinea. 1900—1901, p. 10).

7) Nach Sir THOMAS DYKE ACLAND.

„Basilisk", der hier seine Anker warf, verursachte eine ungeheure Aufregung unter den Bewohnern des an der Küste befindlichen Dorfes.

Während der Weiterfahrt hielt MORESBY vergeblich Ausschau nach der Riche-Insel von D'ENTRECASTEAUX [1]), bis sich herausstellte, dass sie als solche nicht bestand, sondern eine an der Neu-Guinea-Küste vorspringende Halbinsel vorstellte, die zudem weiter nach Osten lag als ursprünglich angenommen worden war. Den Namen RICHE merzte MORESBY ganz aus und nannte den am weitesten vorspringenden Punkt Ward Hunt-Kap. Ein in der Nähe isolirt aufragender Felsen erhielt den Namen Mitre- [Mitra-] Fels. In der westlich hiervon liegenden Bucht, in der sich der Clyde-Fluss ergiesst, dessen Name inzwischen durch den einheimischen Mambare ersetzt worden ist, ging der „Basilisk" am nächsten Morgen vor Anker, um den Vorrat an Brennholz zu ergänzen. Beim Fällen der Bäume mussten die Matrosen die zum Angriff übergehenden Eingeborenen durch Gewehrschüsse verscheuchen. Daher der Name Traitor-Bai [2]). Am 10. dampfte das Schiff in westlicher Richtung an der War Song- und der Alligator-Spitze vorbei in die Hercules-Bai [3]), um bei den an ihrem Nordende entdeckten Luard-Inseln [4]) vor Anker zu gehen. An der gegenüberliegenden Küste erschienen, wie MORESBY meinte, vulkanische Berge bis etwa 1000 feet Höhe; den in der Nähe liegenden Hosken-, Layard-, Bee-, Straggling- und Fly-Inseln wurde ein gleicher Ursprung zugeschrieben. Auf der Weiterfahrt wurden zum erstenmale seit D'ENTRECASTEAUX die Longuerue-Insel, am Südeingang des Huon-Golfs gelegen, wieder erreicht [5]). Der Aufenthalt in der in der Nähe befindlichen kleinen Bucht, der Death Adder-Bai (7° 27′ S., 147° 25′ E.), dauerte des Holzfällens wegen drei Tage. Am 14. ging es längs der Küste des Huon-Golfs weiter, worauf nach dem Passiren, der Parsee-Spitze, am 15. der bedeutende Markham-Fluss [6]) entdeckt wurde. Das etwa 9000 feet hohe Gebirge, welches den Busen im Norden begrenzt, erhielt den Namen Rawlinson-Kette [7]).

Am 16. wurde das Kap Cretin gerundet und darauf die Dampier-Strasse durchfahren. Die beiden höchsten Gipfel des alsdann in Sicht kommenden Finisterre-Gebirges erhielten zu Ehren der damals noch lebenden beiden Staatsmänner die Namen Gladstone- [8]) und Disraeli-Berge [9]). Am 18. wurde die Astrolabe-Bai erreicht und darauf die Meerenge zwischen der Insel Krakar und dem Festlande durchfahren [10]). Der auf 2200 feet geschätzte Vulkan der am 20. auftauchenden Lesson-Insel rauchte stark. Drei Tage später fielen die Anker in der Humboldt-Bai, in der das Schiff von zahlreichen Kanus umschwärmt wurde [11]). Das Benehmen der Eingeborenen war so überaus dreist, dass die Gewehre in Bereitschaft gehalten werden mussten, und gab Anlass bald wieder das Weite zu suchen. Nachdem die Fahrt längs der Nordküste von Neu-Guinea fortgesetzt worden war, wurden die Schouten-Inseln im Norden

1) Siehe Nova Guinea. I, p. 269.
2) Heutigentags Duwira- [Duvira-] oder Mambare-Bucht genannt.
3) Nach Sir HERCULES ROBINSON
4) Nach Kapitän LUARD genannt.
5) Siehe Nova Guinea. I, p. 270. Der einheimische Name ist Lasanga.
6) Nach Sir CLEMENTS R. MARKHAM. Die Eingeborenen nennen den Fluss Wusi.
7) Nach Sir H. C. RAWLINSON.
8) Jetzt auch Kant-Berg genannt. Die Küstenbewohner nennen ihn Bura Mana.
9) Heutigentags auch Schopenhauer-Berg genannt.
10) Daher der Name Basilisk-Strasse. Da das russische Kriegsschiff „Isumrud" dieselbe bereits im Dezember 1872, obwohl durchaus nicht als erstes, durchfahren hatte, wird der Bezeichnung Isumrud-Strasse der Vorzug gegeben.
11) JOHN MORESBY. New Guinea and Polynesia, p. 288—289.

umfahren, wobei MORESBY auf der unfernen Providence-Insel, deren es übrigens zwei gibt [1]), eine niederländische Flagge bemerkt haben will. Nunmehr ging der Kurs nach der Nordküste der Nordwesthalbinsel, wo man in der Threshold-Bai dem Schiff eine gründliche Reinigung im Hinblick auf den bevorstehenden Besuch in Amboina angedeihen lassen wollte. Infolge einer Gegenströmung von 5 Knoten in der Stunde, „the strongest current we had any of us met", gelang es erst am Abend des 28. in die Doré Hum-Bai einzulaufen. Während dieses Aufenthaltes erhielt MORESBY auch den Besuch des Radja von Salawati. Nachdem die Anker am 30. Mai wieder gelichtet worden waren, traf der „Basilisk" am 2. Juni auf der Reede von Amboina ein. Am 15. Dezember erreichte die Fahrt in dem Hafen von Sheerness ihr Ende [2]).

Die grosse Bedeutung der Fahrt des „Basilisk" beruht hauptsächlich darauf, dass durch sie, gleichsam als Schlussglied, die Küste von Neu-Guinea in ihren östlichen und südöstlichen Teilen, zwischen 8° und 10° 40' S., zum erstenmale bekannt gemacht und zugleich eine Reihe von Inseln an das Tageslicht gezogen wurden. Dabei ist zu betonen, dass der Plan zu der Schlussfahrt das persönliche Verdienst von MORESBY ist. Die sonstigen wissenschaftlichen Ergebnisse müssen als verhältnismässig recht dürftige bezeichnet werden [3]), und schliesslich soll auch nicht verschwiegen werden, dass das Buch MORESBYs keine volle Befriedigung gewährt. Man wäre berechtigt gewesen von einer so wichtigen Reise eine in den Einzelheiten genaue Darstellung zu erwarten, statt lediglich mit einem für das grosse Publikum bestimmten Buch, das bei diesem inzwischen längst in Vergessenheit geraten ist, abgespeist zu werden.

A. W. Murray 1874.

Am 3. März 1874 trat A. W. MURRAY abermals in der „Retrieve", Kapt. KARL THORNGREN, eine Inspektionsreise an [4]). Nachdem er sich in Port Moresby von dem Wohlergehen der dort stationirten Missionsgehülfen überzeugt hatte, segelte er nach Bura [Boera], nordwestlich von Port Moresby an der Neu-Guinea-Küste gelegen, und setzte hier einen Missionsgehülfen ab, dem bisher noch kein Arbeitsfeld hatte angewiesen werden können. Hierauf wurde am 13. die Fahrt nach der Darnley-Insel [Èrub] fortgesetzt und nach einem Besuch von Mèr, Masig, Tud und Mabuiag am 3. April nach Somerset zurückgekehrt [5]).

A. W. Murray und **S. Mac Farlane** 1874.

Am 29. Juli war Reverend S. MAC FARLANE auf dem von England kommenden Postdampfer in Somerset eingetroffen. Der kleine Dampfer „Ellengowan", den die Mission der

1) Gemeint war jedenfalls die Grosse Providence-Insel, nämlich Mios Korwār [Aifondi].

2) JOHN MORESBY. New Guinea und Polynesia. Londen 1876, p. 289—294.

3) PETER COMRIE. Anthropological Notes on New Guinea. Journal Anthropolog. Institute. VI. London 1877, p. 102—119. Globus XXXI. 1877, p. 87—90. — P. L. SCLATER. On the Birds collected by Dr. COMRIE on the South-east coast of New Guinea during the Survey of H. M. S. „Basilisk". Proceed. Zoolog. Soc. London 1876, p. 459—461. — F. D. GODMAN and O. SALVIN. List of the Butterflies collected in Eastern New Guinea and some neighbouring Islands by Dr. COMRIE during the Voyage of H. M. S. „Basilisk". Proceed. Zoolog. Soc. 1878, p. 643—648.

4) Die Fahrten dienten sowohl zur Beaufsichtigung der Missionsgehülfen, als auch zur Beschaffung von Lebensmitteln für die Stationen. Es erscheint untunlich alle diese regelmässig sich wiederholenden Fahrten im Einzelnen zu beschreiben.

5) The Mission in New Guinea. Chronicle of the London Missionary Society. 1874, p. 207—221. — A. W. MURRAY. Forty Years' Mission Work. London 1876, p. 488—489. — R. LOVETT. History of the London Missionary Society. I. London 1899, p. 447.

Munifizenz einer Miss BAXTER in Dundee zu verdanken hatte, folgte am 26. August [1]. Die erste Fahrt auf demselben trat A. W. MURRAY am 22. September an. Nachdem das Schiff abends bei der Insel Aurīd geankert hatte, setzte es am folgenden Tage die Fahrt nach Bura fort, wo die Ankunft am 25. erfolgte. Nach einem Besuch von Port Moresby wurde am 30. nochmals vor Bura gehalten und darauf nach Èrub gedampft. Nach einem Besuch von Masig am 7. Oktober traf der „Ellengowan" am 8. wieder am Kap York ein [2]. Am 15. lief der Dampfer abermals aus, nunmehr aber mit MAC FARLANE an Bord, um die übrigen Missionsstationen in der Torres-Strasse, nämlich auf den Inseln Ugār, Tud, Dauan und Saibai aufzusuchen. Auf der Rückfahrt wurde noch bei Mabuiag [Jervis-Insel] und bei Mua [Banks-Insel] angelegt, worauf die Rückkehr nach Somerset am 20. erfolgte [3].

A. W. Murray und **W. G. Lawes** 1874.

Nachdem Rev. W. G. LAWES mit seiner Frau, von Sydney kommend, in Somerset eingetroffen war, folgte am 2. November der Missionsschoner „John Williams", der von Lifu (Loyalty-Inseln) neue polynesische Missionsgehülfen brachte. Am 12. setzte dieses Schiff in Begleitung des „Ellengowan", zugleich mit der Familie LAWES und A. W. MURRAY an Bord die Reise nach Port Moresby fort, wo die Ankunft am 21. erfolgte. An einer zwischen den Dörfern Hanuabada und Elewara liegenden Stelle wurde ein Haus zum dauernden Wohnsitz für LAWES errichtet. Am 1. Dezember war es notdürftig so weit hergestellt, dass es bezogen werden konnte. LAWES war somit der erste Weisse, der sich an der Südküste von Neu-Guinea niederliess. Wenige Tage später nahm MURRAY Abschied [4]. Nachdem er auf dem „John William" am 7. Januar 1875 nach Sydney gelangt war, reiste er bald darauf nach England ab, wo er am 31. Mai eintraf. Am 19. April 1876 reiste er wieder von London ab und verlegte seinen Wohnsitz nach Sydney.

Robert Brew 1874.

ROBERT BREW besuchte im Jahre 1874 Salawati und wird dort in Samaté gewesen sein, da er die Bekanntschaft des Radja gemacht hat. Im November desselben Jahres segelte er längs der Südwestküste, doch sind seine Mitteilungen hierüber ebenso unzuverlässig, wie die später über die Südküste gemachten. Er will in einer kleinen Bucht, die etwas mehr als 60 miles nördlich von der Dourga-Strasse (lies Prinses Marianne-Strasse) liegt, eine Nacht über vor Anker gelegen haben. Sie sei an ihrem Eingange über 3 miles breit gewesen und er habe von der Mastspitze aus in östlicher Richtung, soweit das Auge reichte, nur Wasser gesehen [5]. „The land on both sides well elevated, the beach skirted with groves of cocoa nut trees, great planes extending inward from the coast for miles with hardly any obstruction, until the

---

1) Mr. MACFARLANE's Arrival. Chronicle London Miss. Soc. 1874, p. 262-263.

2) First Trip of the „Ellengowan". Chronicle London Miss. Soc. 1875, p. 3—11. — A. W. MURRAY. Forty Years' Missionary Work, p. 3—11.

3) The Mission in New Guinea. Chronicle London Miss. Soc. 1875, p. 44—52.

4) The Mission in New Guinea. Chronicle London Miss. Soc. 1875, p. 53—54, (Novbr.) p. 209—219. — Port Moresby in Neu-Guinea. Petermanns Mittlg. XXII. 1876, p. 196. — Die Eingeborenen von Port Moresby. Globus. XXIX. 1876, p. 314—318. — A. W. MURRAY. Forty Years' Mission Work, p. 491—493.

5) Eine derartige Bucht gibt es an der erwähnten Küste nicht.

vision is stopped near the horizon". In südlicher Richtung weiter segelnd will er das Land weniger hoch und mehr geeignet für die Kultur von Baumwolle, Zucker, Reis und Getreide aller Art gefunden haben, da die Sagopalme „flourishes along the coast — an infallible indication of the district being well watered.... To the N. W. of Frederick Henry Island along the coast, would make the finest cattle stations of the world, while back in the highlands sheep by millions could departure on the finest table lands under the sun. The climate is equable" [1]).

C. Dietrich 1874—76.

C. DIETRICH unternahm während der Jahre 1874—76 im Auftrage der Reederei „Banda" wiederholt Handelsfahrten nach Buru, Ceram, Misol, Waigëu sowie nach der Nord- und Westküste von Neu-Guinea. Veröffentlicht wurde von ihm nur eine Kartenskizze des zwischen der Freshwater- und der Kapáur-Bai (einschliessl.) liegenden Teiles der Westküste von Neu-Guinea, auf der einige erläuternde Bemerkungen eingetragen sind [2]).

Kerry Nicholls 1874 (?)

KERRY NICHOLLS machte 1887 die Mitteilung, dass er „some ten years ago" Neu-Guinea besucht habe und dass er immer der Meinung gewesen sei, dass es dort zwei Rassen gäbe [3]). Wann dieser Besuch stattgefunden hat, lässt sich nicht ermitteln, sicher aber ist, dass NICHOLLS sich im Dezember 1875 in England befand [4]).

Schiff „**Banda**" 1874.

Die Bark „Banda" streifte am Nachmittage des 13. August 1874 einen $1^3/_4$ Seemeilen nordöstlich von der Booby-Insel liegenden untermeerischen Felsen, der eine Ausdehnung von 150 yards besass und den Namen Banda-Bank erhielt. Die Lage wurde zu 10° 35′ S., 141° 56′ 15″ E. bestimmt [5]).

Gründung von Faktoreien auf Mioko und Makadau 1874.

Die Hamburger Firma J. C. GODEFFROY & SOHN, die, wie wir gesehen haben, bereits im Jahre 1872 einen Trader auf Matupi eingesetzt hatte, verlegte 1874 ihren Handelssitz nach der im Süden von Neu-Lauenburg liegenden Insel Mioko. In demselben Jahre gründete die Hamburger Firma HERNSHEIM eine Faktorei auf der Insel Makadau, die in der Nähe der Nordspitze von Neu-Lauenburg liegt [6]).

---

1) ROBERT BREW. Explorations while Pearl-shelling in Torres Straits. Proceed. Geogr. Soc. Australasia. New-South Wales and Victorian Branches. II. Sydney 1885, p. 92—93.

2) Kapauer. Karten-Skizze. Octbr. 1874, April 1875, Novbr.—Dec. 1875, Febr. 1876. Tijdschr. Ind. Aardr. Gen. Samarang. [1880]. Lief. 1. Taf. 2. — In der 2. Lief. findet sich eine photographische Abbildung von Papua-Frauen und Kindern von Omutu. Tanah-Berau ca. 135° E. [sic!], Taf. 2.

3) Proceed. R. Geogr. Soc. N. S. IX. London 1887, p. 85.

4) KERRY NICHOLLS. New Guinea. The Colonies. London 8th January 1876 (N°. CCIII), p. 7—8.

5) Booby Island—Torres Strait. Nautic. Magazine. XLIII, 1874, p. 1053., auch Notice to Mariners. London 1874, N°. 162. — Nachr. f. Seefahrer. V. 1874, N°. 716. Nach der englischen Seekarte ist die Lage etwa 10° 35′ 47″ S., 141° 55′ 15″ E. — Nachdem 9 Jahre lang die Existenz dieser Untiefe bezweifelt worden war (Annonce hydrographique. Paris 1880, N°. 92/541, hieraus Berigt aan Zeevarenden. 's Gravenhage 1880, N°. 37/1026, p. 307), gelang es dem britischen Vermessungsschiff „Alert" 1881 sie wieder aufzufinden (Nachr. f. Seefahrer. XIII. Berlin 1882, N°. 89). Die „Banda" scheiterte am 21. Mai 1877 auf der Bampton-Untiefe. (Nautic. Magazine. XLVI. 1877, p. 1122).

6) E. HERNSHEIM. Segelroute von Sydney nach der Blanche-Bai. Ann. der Hydrographie. XXII. Berlin 1894, p. 403.

F. W. Saunders 1874.

Das britische Kriegsschoner „Alacrity" nahm im J. 1874, unter dem Befehl des Lt. z. See F. W. SAUNDERS, eine Reihe von Vermessungen in den Admiralitäts-Inseln vor [1]). Zunächst wurde die Insel Rambutjo [Jesus Maria] untersucht. Die „Alacrity" ankerte hier nördlich von einer kleinen Insel, die unweit und nördlich von der SE-Spitze (ca. 2° 22′ S., 147° 55′ E.) liegt. Etwa 1 mile östlich von dieser, befindet sich ebenfalls ein Inselchen. Darauf ging es nach den beiden Los Reyes, von denen jede nur eine Länge von etwa 457 m. besitzt. Alsdann wurde die nur 3—4 m. über dem Meere sich erhebende Insel San Rafael besucht. Westlich davon liegt die Insel Pāk [San Gabriel], die stark bevölkert zu sein schien, dabei 3—4 m. hoch und 6 Seemeilen lang ist. Auf der Weiterfahrt in westlicher Richtung wurde die Ostküste der Grossen Admiralitäts-Insel erreicht und hier eine weite Bucht angetroffen. Die kleine in ihr liegende Insel erhielt den Namen Bird-Insel [2]). Die Südostspitze der grossen Insel wurde Sanders-Spitze genannt, während die beiden kleinen, in ihrer Fortsetzung liegenden Inseln den Namen Dover-Inseln erhielten. Darauf wurde wieder westlicher Kurs eingeschlagen und das nächste vorspringende Kap, welches das Ende eines 914 m. hohen Bergrückens bildet, Hilly-Spitze genannt. In ihrer Nähe befindet sich das dicht bevölkerte Eiland Rubal [Green-Insel]. Ungefähr 18 Seemeilen westlich davon wurden zwei Inselchen und zwischen diesen und der Südwest-Spitze ein weiteres Eiland entdeckt. Noch weiter westlich davon findet sich die Alacrity-Spitze mit dem gleichnamigen Hafen. Auf der Fahrt längs der Südküste, und zwar 15 Seemeilen davon entfernt, wurde die kegelförmige, etwa 244 m. hohe Insel Búke oder Mbuke [Sugar Loaf] bemerkt und nördlich von ihr 4 unbenannte Eilande.

Hierauf begab die „Alacrity" sich nach den Luf- [Hermit-] Inseln und ankerte an der NE-Seite südöstlich von der Insel Pémé [3]). Ermittelt wurde, dass die Gruppe aus 17, von einem grossen Riffe umschlossenen Inseln besteht. Fast in ihrer Mitte erhebt sich das etwa 150 m. hohe Eiland Luf mit einem Dorfe. Eine zweite Niederlassung befand sich auf der westlich davon liegenden, weit kleineren Insel Gelun. Insgesamt zählten sie 400—500 Seelen. Erwähnt wird noch die Insel Tèt [Tsèt]. Die beiden Zugänge zum Ankerplatz, dem Alacrity-Hafen, wurden Cocran- und Sabben- Fahrwasser genannt.

Wie RUSSELL ROBERTSON mitteilt, hatte die „Alacrity" noch den Auftrag gehabt die Bewohner wegen eines an dem Kapt. BIRD begangenen Mordes zu züchtigen [4]).

Zu bemerken ist ferner, dass die „Alacrity" und in dem nämlichen Jahre auch die deutsche Brigg „Cocran" vergeblich nach den Monks-Inseln [Los Monges] ausschauten [5]), was nach dem früher bemerkten [6]) leicht erklärlich ist.

---

1) THOS. H. TIZARD. Informations relating to islands in the Pacific Ocean in Friendly and Fiji islands, Rotumah, New Hebrides, Banks, Loyalty, New Caledonia, Solomon, New Ireland, Duke of York, Admiralty, Hermit, Monks, Anchorite, L'Échiquier, New Guinea, Samsan, Ellice, Gilbert, Marshall, and Caroline islands &c. London 1876. Hydrographic Notice, N°. 3., hieraus: Beschreibung einiger Inseln der Neu-Hebriden und der Salomo-Gruppe, sowie der Admiralitäts-Inseln im Stillen Ocean. Annalen der Hydrographie. IV. Berlin 1876. p. 209—217.

2) Potomo der Eingeborenen (Deutsches Kolonialblatt. XIX. 1908, p. 623); nach R. VON BENNINGSEN (Deutsches Kolonialbl. XI. 1900, p. 329) soll sie dagegen Rubin heissen.

3) Ann. der Hydr. IV. 1876, pag. 217., siehe auch die englische Seekarte: Pacific Ocean. — Admiralty and Hermit Islands &c. London 1876. Hydrogr. Office, N°. 769.

4) The Caroline Islands. Transact. Asiatic. Soc. of Japan. V. pt. 1. Tokyo 1877, p. 59.

5) Resultatlose Nachforschungen nach den Mönchs-Inseln (Monks Islands). West-Polynesien. Nachrichten für Seefahrer. VII. Berlin 1876, (N°. 283), p. 86.

6) Nova Guinea. I, p. 231.

Britische Kolonialbestrebungen 1874—75.

Kaum war die Kunde von der erfolgreichen Fahrt von JOHN MORESBY und den von ihm vollzogenen Flaggenhissungen nach England gedrungen, als in privaten Kreisen der Wunsch rege wurde, Neu-Guinea den britischen Besitzungen einzuverleiben. Als erster erschien FRANCIS P. LABILLIERE auf dem Plan, der am 26. März 1874 dem Earl of CARNARVON, dem damaligen Staatssekretär für die Kolonien, eine Denkschrift unterbreitete. In völlig zutreffender Weise tat er dar, dass es hinsichtlich der zukünftigen Gestaltung der Dinge auf Neu-Guinea nur drei Möglichkeiten gäbe: 1. Sie blieben wie sie sind, 2. Es erfolge eine Annexion durch eine fremde Macht oder 3. Die Insel gehe in den Besitz von Gross-Britannien über. Da die erste Möglichkeit so gut wie ausgeschlossen erscheine, die zweite Lösung der Frage die für England unerwünschteste sei, so bliebe nur die dritte und einzig annehmbare Alternative über, nämlich selbst zuzugreifen. „The cost of the acquisition of New Guinea might amount to a few hunderd thousand pounds over even three or four millions; but, whatever it might be, the Imperial Gouvernment could make it a charge upon the territory, which one so rich *would soon easily repay*" [1]).

Der Earl of CARNARVON fand die Eingabe wichtig genug, um sie den Gouverneuren der Kolonien von Australien und Neu-Seeland zur Begutachtung vorzulegen, von denen die ersterwähnten sich zu Gunsten einer Annexion äusserten [2]).

Angeregt durch einen Vortrag von ALEXANDER MICHIE [3]) bemächtigte sich auch das ROYAL COLONIAL INSTITUTE in London dieses Gegenstandes und ordnete am 29. April 1875 eine Deputation unter der Führung des Duke of MANCHESTER an den Kolonialminister ab. In dem überreichten Memorandum [4]) wurde auf die geringe Entfernung der Südküste Neu-Guineas von der Nordküste Australiens hingewiesen, ein Umstand, der es bei dem zunehmenden britischen Handelsverkehr durch die Torres-Strasse durchaus unerwünscht erscheinen lasse, dass die eine Seite derselben in den Besitz einer fremden Macht gerate. Die gleichen Erwägungen seien geltend zu machen im Hinblick auf die von JOHN MORESBY neuentdeckte Route von Australien nach China, die die Ostküste von Neu-Guinea berühre. Ferner sei es im Interesse der Eingeborenen selbst, wenn sie unter britische Oberhoheit gestellt würden, da auf diese Weise ihre Rechte am besten geschützt werden würden. Auch wurde auf die Unzuträglichkeiten hingewiesen, die den australischen Kolonien erwachsen müssten, falls eine fremde Macht eine Strafkolonie auf Neu-Guinea gründete, ähnlich wie dies durch Frankreich auf Neu-Kaledonien geschehen sei.

Die BRITISH AND FOREIGN ANTI-SLAVERY SOCIETY, der ebenfalls eine Audienz und zwar am 17. November zugestanden worden war, trug dem Minister die Bitte vor, die Regierung möge die Kolonisirung Neu-Guineas selbst in die Hand nehmen und, falls die britischen Interessen es erheischten, zur Annexion zu schreiten [5]).

---

1) Correspondence respecting New Guinea, July 1876. London. [C. 1566], p. 1—4.

2) L. c. pag. 4—17.

3) Great Britain and New Guinea. Proceed. R. Colonial Institute. VI. 1874—75. London 1875, 121—154.

4) Correspondence .... July 1876., p. 18—20. — New Guinea Deputation. Proceed. R. Colon. Inst. VI. London 1875, p. 189—204.

5) Correspondence respecting New Guinea. July 1876, p. 62—63.

Endlich wurde eine Besitzergreifung auch im Hinblick auf die Unterdrückung des Labour Trade empfohlen [1]).

Der Earl of CARNARVON hatte inzwischen am 9. Juli 1875 den Gouverneuren von Victoria, Neu-Süd-Wales, Queensland und Neu-Seeland die Frage vorgelegt, ob es nicht der Billigkeit entspräche, wenn die australischen Kolonien einen Beitrag zu den Unterhaltungskosten der neuen Kolonie leisteten, da sie es doch seien, die in erster Linie an dem Übergang von Neu-Guinea in britischen Besitz interessirt seien. Er wies darauf hin, dass die Regierung ihrem dringenden Ersuchen, die Viti-Inseln zu annektiren, nachgegeben habe (10. Oktober 1874), dass sie es aber abgelehnt hätten zu den Verwaltungskosten beizutragen. Da nun der erste Rechnungsabschluss ergeben habe, dass die Ausgaben den Voranschlag weit überschritten hätten, so sei er nicht willens dem Mutterlande neue Lasten mit der Gründung einer weiteren Kronkolonie aufzubürden, falls nicht die dabei interessirten Kolonien sich zur Tragung wenigstens eines Teiles der Kosten bereit erklärten [2]). Da aus den Antworten und ebenso aus den Adressen der gesetzgebenden Körperschaften Australiens hervorging, dass eine derartige Geneigtheit nicht vorhanden war [3]), so erachtete Lord CARNARVON diese Angelegenheit nicht für dringlich, umsoweniger als bisher keine fremde Macht irgendwelche Schritte unternommen habe, um sich in den Besitz Neu-Guineas zu setzen [4]). Der prophetische Ausspruch von ARTHUR KINNAIRD: „Germany was determined to be a great naval power . . . and if she looked to New Guinea we may loose a very important colony" [5]), war eindruckslos verhallt. Australien aber sollte an sich die Wahrheit des Wortes erfahren: „Was du von der Minute ausgeschlagen, bringt keine Ewigkeit zurück".

Die koloniale Bewegung hatte als Frucht noch ein recht zweifelhaftes Unternehmen gezeitigt. Es was dies die

New Guinea Colonizing Association [6]).

Der Zweck dieser Gesellschaft, an deren Spitze JOHN GUTHRIE MURRAY, ED. SCHUBERT und ROBERT H. ARMIT standen, war eine „Exploring and Colonizing Expedition" nach Neu-Guinea zu senden, wozu der letztgenannte als Leiter ausersehen war [7]). J. E. ARMIT sollte

---

1) The Annexation of New Guinea. Nautical Magazine. XLIV. London 1875, p. 257—660.

2) Correspondence. l. c. pag. 85—86. In ähnlichem Sinne hatte der Kolonialminister sich der Neu-Guinea-Deputation gegenüber geäussert: „. . . . on the other hand I also feel that such a question as the annexation of New Guinea, the interests which are primarily — I may say most closely — concerned are really Australian rather than English interests; and it is for the Australian Colonies to show a much greater sense of the value of that possession, and to show a certain desire to co-operate very freely indeed in the matter. It is for them to do the first step". (Proceed. R. Colon.Inst. VI. 1874—75, p. 203).

3) Sehr ernüchternd hatten in dieser Hinsicht die Berichte der im September 1875 nach Sydney zurückgekehrten „Chevert"-Expedition, die nur unzugängliche Mangrovesümpfe angetroffen hatte, gewirkt.

4) Correspondence. l. c. pag. 85—86.

5) Proceed. R. Colon. Institute. VI. 1874—75, p. 204.

6) The New Guinea Colonizing Association. Proposed Rules and Regulations for the Guidance of the Expeditionary Force, to be discovered at the first General Meeting of Subscribers. — Correspondence respecting New-Guinea. Presented to both Houses of Parliament. July 1876, p. 45—47. — P. A. TIELE. Nieuw-Guinea en de Engelschen. Tijdschr. van het Aardrijksk. Genootschap. II. Amsterdam 1877, p. 195—196.

7) ARMIT hatte behauptet die Küsten von Neu-Guinea während des Zeitraumes von 1866 bis 1869 wiederholt besucht zu haben. Er sagt jedoch nirgends, wo er gewesen war und ebensowenig ist es mir geglückt an irgend einer Stelle diese Angabe bestätigt zu finden. In seinen Schriften (The History of New Guinea and the Origin of the Negroid Race. A Résumé of past exploration, future capabilities and the political, commercial aspect of the Island. London 1876 und Letters on Colonisation. The Hour. London 1876. April, May) suchte er für seine Bestrebungen Propaganda zu machen, von seinen Reisen steht aber nichts darin.

dabei als Adjutant und H. E. O. REILLY als Sekretär und Zahlmeister fungiren. Die Zahl der Kolonisten, von denen jedem eine Anweisung auf 4 square-miles Land zugesichert wurde, war auf 200 festgesetzt worden. Ausserdem beabsichtigte man eine Schutztruppe zu bilden, wobei den Mannschaften und Offizieren ausser dem Solde noch besondere Vorteile zugedacht waren.

Der Plan, der von allem anderen als einer Kenntnis der tatsächlichen Verhältnisse Zeugnis ablegt, bestand nun darin, ein günstiges Gebiet aufzufinden und auszuroden, Wohnungen zu errichten und diese durch Befestigungen zu schützen. Unmittelbar darauf sollte ein Laden eröffnet werden, um mit den Eingeborenen Handelsbeziehungen anzuknüpfen und sie ferner zu veranlassen, ihre Arbeitskraft in den Dienst der Kolonie zu stellen. Ferner war die Gesellschaft darauf bedacht, eine Kirche zu erbauen, damit die Mitglieder der Expedition durch ihr Beispiel die Eingeborenen lehren sollten den Sabbat zu heiligen. Nach Erledigung aller dieser Arbeiten gedachte man eine Abteilung, womöglich in Begleitung von Eingeborenen, zur Erforschung des Innern auszusenden, während die Zurückgebliebenen beauftragt werden sollten, das Land weiter zu säubern sowie die inzwischen aus dem Mutterlande eingetroffenen Maschinen zu montiren. Die beim Roden gesammelten Hölzer, besonders das verbreitete Teakholz [sic!], würden bereits eine wertvolle Einnahmequelle für die Kolonie bilden.

Nach diesen vorbereitenden Arbeiten, deren Dauer auf 1—1½ Jahre veranschlagt worden war, beabsichtigte man die Kolonisten in einem Segelschiffe aus England überführen zu lassen, das als Rückfracht die erwähnten Hölzer, sowie auch andere Produkte mitnehmen könnte. Auch an einen von der Kolonie zu erwerbenden Dampfer war gedacht und diesem die Aufgabe zugewiesen worden, die Küsten zu vermessen sowie den Handelsverkehr mit den australischen Kolonien und mit China zu vermitteln.

In einem weiteren Schriftstück wurden die Pläne der Gesellschaft näher auseinandergesetzt und das Kolonialamt günstig zu stimmen gesucht unter dem Hinweis auf die Fruchtbarkeit des Bodens und ferner darauf, dass Neu-Guinea „belongs to that group in which tin abounds, as it is from this very part of that the Billiton and Banca tin are derived" [1]).

Die Regierung verhielt sich diesem Schwindel gegenüber vollständig ablehnend und auch späteren Eingaben war kein besserer Erfolg beschieden [2]).

Sir **G. S. Nares** und **Frank Turle Thomson** („Challenger"-Expedition) 1874—75.

Die Korvette „Challenger" trat unter dem Befehl des Kapitäns und späteren Sir G. S. NARES [3]) am 21. Dezember 1872 von Portsmouth aus, ihre 3½ jährige Fahrt um den Erdball an. Galt auch als Hauptziel dieses denkwürdigen Unternehmens die Erforschung der Tiefsee, so bot der Aufenthalt an den verschiedenen Punkten noch Gelegenheit zu zahlreichen anderweitigen Beobachtungen. Wir beschränken uns darauf diejenigen Erlebnisse wiederzugeben, welche innerhalb des Rahmens dieses Werkes liegen.

Von der Insel Api (Neu-Hebriden) kommend, gelangte das Schiff am 31. August 1874 nach der Raine-Insel, in deren Nähe geankert wurde. Nach einem Besuch derselben wurde

1) Correspondence. l. c. pag. 48—51.
2) L. c. pag. 56, 57, 60, 63 ff.
3) Leiter des wissenschaftlichen Stabes war Sir WHYVILLE THOMSON.

bald nach Mittag die Fahrt fortgesetzt und abends unweit der Hardy-Inseln vor Anker gegangen. Am 1. September wurde weitergedampft und noch an dem nämlichen Tage die Niederlassung Somerset unweit Kap York erreicht, wo der Aufenthalt bis zum 8. währte [1]). Auf der Weiterfahrt wurde durch den Prince of Wales-Kanal gefahren und hier zwischen der Wednesday- [Maurura] und der Hammond-Insel [Keriri] geankert. Beide Inseln, die aus Quarzporphyr bestehen, wurden besucht [2]). An dem nächsten Tage wurde aus der Torres-Strasse ausgelaufen und alsdann auf der Booby-Insel gelandet, deren Gesteine die gleiche Beschaffenheit zeigten.

Hierauf ging es in die Arafura-See, in der sowohl bei den Aru-, als bei den Kei-Inseln angelegt wurde. Nach einem Besuche der Banda-Inseln, Amboina sowie der Philippinen erreichte der „Challenger" Hongkong. Hier verliess Sir G. S. NARES, der zu der Leitung einer arktischen Expedition berufen war, das Schiff und Kapitän FRANK TURLE THOMSON übernahm am 2. Januar 1875 das Kommando [3]).

Am 6. Januar wurde die Weiterreise angetreten. Am Mittage des 22. Februar befand das Schiff sich etwa 70 Seemeilen im NE. vom Kap D'Urville, aber trotz dieser Entfernung wurden grosse Mengen von Treibholz und anderen Pflanzenresten, von denen man meinte, das sie durch den Mamberomno [Amberno] dem Meere zugeführt worden waren, bemerkt [4]).

In der späten Nachmittagstunde des 23. erfolgte das Einlaufen in die Humboldt-Bai und wurde unweit des Kap Caillié [Tuatja] an der Westseite geankert [5]). Bereits bei dem Eindampfen stellten sich in zunehmender Zahl Kanus ein und schliesslich waren es nicht weniger als 67 mit etwa 200 Eingeborenen, die den „Challenger" umschwärmten. Da der Ankerplatz sich als wenig günstig erwies, wurde am folgenden Morgen der weit bessere und einzig sichere zwischen den beiden Kajó-Inseln aufgesucht. Die unbewohnte westliche — Metu Gerau — wurde als Observationspunkt auserwählt und Observation Islet genannt.

Der Tauschhandel, welcher gleich mit dem Einlaufen begonnen hatte, wurde bereits in der Frühe des 24. fortgesetzt, die Eingeborenen betrugen sich aber so aufdringlich und ungeberdig, dass die wissenschaftlichen Arbeiten überall eine erhebliche Störung erfuhren, weshalb beschlossen wurde, den Aufenthalt erheblich abzukürzen. Eine derartige Begegnung hatten die Mitglieder der Expedition noch nirgends auf ihrer Erdumseglung erfahren, und aus allen Berichten spricht der tiefgehende Eindruck, den sie auf die Teilnehmer der Expedition

---

1) Report on the Scientific Results of H. M. S. Challenger during the Years 1873—76. Narrative. I, pt. 2. London 1885, p. 528—531. — Lord GEORGE CAMPBELL. Log Letters from „The Challenger". London 1876, p. 160—162. — H. N. MOSELEY. Notes by a Naturalist of the „Challenger". London 1879, p. 347—350. — W. J. J. SPRY. The Cruise of the „Challenger." Voyages over many Seas, Scenes in many Lands. London 1876, p. 200. — JOHN JAMES WILD. Thalassa. An Essay on the Depth, Temperature, and Currents of the Ocean. London 1877, p. 104—109. — JOHN JAMES WILD. At Anchor. A Narrative of Experiences ... during the Voyage of H. M. S. „Challenger". London 1878, p. 100—104. — R. VON WILLEMOES-SUHM. Challenger-Briefe. Leipzig 1877, p. 121—123., auch Zeitschr. f. wissensch. Zoologie. XXVI. Leipzig 1876, p. XLII—LIII. — Hydrographic Notice N°. 27 (Australia Directory Vol. II & III, Notice N°. 20). Remarks on the Navigation of Torres Strait, the Arafura, Celebes, and Sulu Seas by Staff Commander T. H. TIZARD. London 1875, p. 1—2.

2) Während der Report (p. 542) und W. J. J. SPRY (p. 207) lediglich von einem Besuch der Hammond-Insel reden, sagt MOSELEY (p. 361) ausdrücklich, dass er auf der Wednesdey-Insel gewesen sei.

3) Report. l. c. pag. 638.

4) Es ist durchaus nicht ausgemacht, ja nicht einmal wahrscheinlich, dass diese Massen dem genannten Flusse entstammen, da durch die bald östlichen, bald westlichen, oft sehr kräftigen Meeresströmungen die von den verschiedensten Flüssen ausgestossenen Pflanzenreste sehr weit verfrachtet werden.

5) Nicht aber Kap Bonpland, wie W. J. J. SPRY (p. 260) meint.

hinterlassen hatte [1]). „Wir aber betrachteten vergnügt die eingetauschten Schätze und werden diesen Tag wohl noch lange als den merkwürdigsten unseres Lebens anzusehen haben" [2]).

Der Besuch der Humboldt-Bai beschränkte sich auf ihren nördlichen Teil und die den Kajó- [Magdalena-] Inseln vorliegende Einbuchtung erhielt den Namen Challenger Cove [3]).

Am Abend des 24. wurden die Anker gelichtet und Kurs nach den Admiralitäts-Inseln eingeschlagen, die jedoch erst am Morgen des 3. März in Sicht kamen. Hier sollte der „Challenger" sich auf einem fast jungfräulich zu nennenden Gebiete betätigen können [4]). Zuerst tauchten die unweit der Nordwestspitze der Grossen Admiralitäts-Insel — Wyville-Spitze genannt — liegenden Eilande Buchanan, Murray und Moseley auf [5]). Nach der Fahrt zwischen diesen und der Wyville-Spitze wurde das bereits bekannte D'Entrecasteaux-Riff mit den auf ihm liegenden D'Entrecasteaux-, Suhm- und Wild-Inseln [6]), im Norden umfahren und in den durch diese und der Nordküste der Admiralitäts-Insel gebildeten Nares-Hafen eingelaufen. Eine kleine, nahe dem Ostende des Riffes in 1° 55′ S., 146° 38′ 40″ E. liegende Sandbank diente als „Observatory Islet". Die Resultate der Vermessungen gelangten auf dem in Fig. 22 wieder abgedruckten Kärtchen zur Darstellung [7]).

In diesem Gebiete erfuhren die Untersuchungen durch die Eingeborenen keinerlei Störungen, so dass reiche Sammlungen eingeerntet werden konnten [8]). Am 10. März wurde die Weiterfahrt nach Japan angetreten.

---

1) Report. l. c. pag. 681—689. — Lord GEORGE CAMPBELL. l. c. pag. 247—258. — H. N. MOSELEY. l. c. pag. 435—447. — J. J. WILD. At Anchor, p. 132—135. — R. VON WILLEMOES—SUHM. Challenger-Briefe, p. 160—163., Ein Besuch des „Challenger" auf Neu-Guinea und den Admiralitäts-Inseln. Mittlg. d. deutschen Gesellsch. f. Nat.- und Völkerk. Ostasien. 8. V. 1875. Tokio 1875, p. 3—5., auch Petermanns Mittlg. XXII. 1876, p. 196—197., Über die Eingeborenen Neu-Guineas und benachbarter Inseln. Archiv. f. Anthropologie. IX. Braunschweig 1876, p. 99—102. — Bezoek van de Challenger op Niew-Guinea. Tijdschr. Aardrijksk. Genootsch. I. Amsterdam 1876, p. 323—325. — Challenger Cove. (Admiralty and Hermit Islands. London. Hydrogr. Office, N°. 769).

2) R. VON WILLEMOES-SUHM. Von der Challenger-Expedition Z. f. wiss. Zoologie XXVI. 1876, p. XCI.

3) Was der Report (p. 628) als Dorf Ungrau (lies Ingráu) bezeichnet, das in der Jotĕfa-Bai, die gar nicht besucht wurde, liegt, ist in Wirklichkeit Kajó Entsáu auf Metu Går. Auch Lord GEORGE CAMPBELL verwechselt (p. 251) die Challenger Cove [Kajó-Bai] mit der Jotĕfa-Bai.

4) Report. l. c. pag. 696—703. — Lord GEORGE CAMPBELL. l. c. pag. 259—289. — H. N. MOSELEY. l. c. pag. 448—480. — W. J. J. SPRY. l. c. pag. 267—272. — J. J. WILD. At Anchor, p. 135—141. — R. VON WILLEMOES-SUHM. Challenger-Briefe. 1877, p. 160—163. — J. J. WILD. Thalassa, p. 108—109. — THOS. H. TIZARD. Information relating to Islands in the Pacific Ocean. Hydrogr. Notice. London, 1876 N°. 3., hieraus Beschreibung einiger Inseln der Neu-Hebriden und der Salomo-Gruppe, sowie der Admiralitäts-Inseln. Ann. d. Hydrographie. IV. Berlin 1876, p. 203—214. — Die Erdumschiffung des „Challenger". Globus. XXXI. 1877, p. 358—360, s. auch p. 201—202.

5) Da die einheimischen Namen nicht zu ermitteln waren, so wurden die verschiedenen Inseln vorwiegend nach Mitgliedern der Expedition benannt.

6) Die Wild-Insel heisst Sori.

7) Nares Harbour. Report. l. c. Sheet 34 (bei pag. 698).

8) W. B. HEMSLEY. Report on Botany of Juan Fernandez, the South-eastern Moluccas. and the Admiralty Islands. Report on the Scientif. Results of the Voyage of H. M. S. Challenger. Botany. I, pt. 3. London 1885, p. 227—275. — GEORGE DICKIE. Contributions to the Botany of the Expedition of H. M. S. „Challenger". Journ. Linn. Soc. (Botany) XV. London 1877, p. 238—249, 489. — H. N. MOSELEY. Notes on Plants collected and observed at the Admiralty Islands. ibid. p. 73—82. — J. G. BAKER. On the Polynesian Ferns of the „Challenger". ibid. p. 104—112. — H. G. REICHENBACH. On some Orchidaceae collected.... in the Admiralty Islands, Ternate and Cape York. Journal Linnean Soc. (Botany) l. c. pag. 112—113. — P. L. SCLATER. On the Birds of the Admiralty Islands. Report on the Sc. Results. Zoology II, pt. 8. London 1880, p. 25—34 Pl. VII—XI., auch Proceed. Zoolog. Soc. London 1877, p. 551—557. — W. TURNER. Report on the Human Crania and other Skeletons. Part. I. Crania. Report on the Sc. Results. Zoology. X, pt. 29. London 1882, p. 51—62. Pl. III—IV, Tables VII, VIII, XVIII, XIX. — H. N. MOSELEY. On the Inhabitants of the Admiralty Islands &c. Journ. Anthropolog. Institute. VI. London 1877, p. 379—429, Pl. XX—XXIII.

Odoardo Beccari 1875.

Nachdem D'ALBERTIS sich von BECCARI getrennt hatte, blieb dieser zunächst noch auf Amboina, um darauf, gelegentlich einer Fahrt nach den Kei- und Aru-Inseln, den Utanata-Fluss aufzusuchen [1]). Diese Reise wurde am 7. Februar 1873 angetreten und ein längerer Aufenthalt auf den genannten Inselgruppen genommen, den Utanata vermochte BECCARI dagegen nicht zu erreichen. Am 23. Oktober kehrte er nach Amboina zurück und begab sich darauf nach Makassar, um seine Forschungen auf Celebes fortzusetzen.

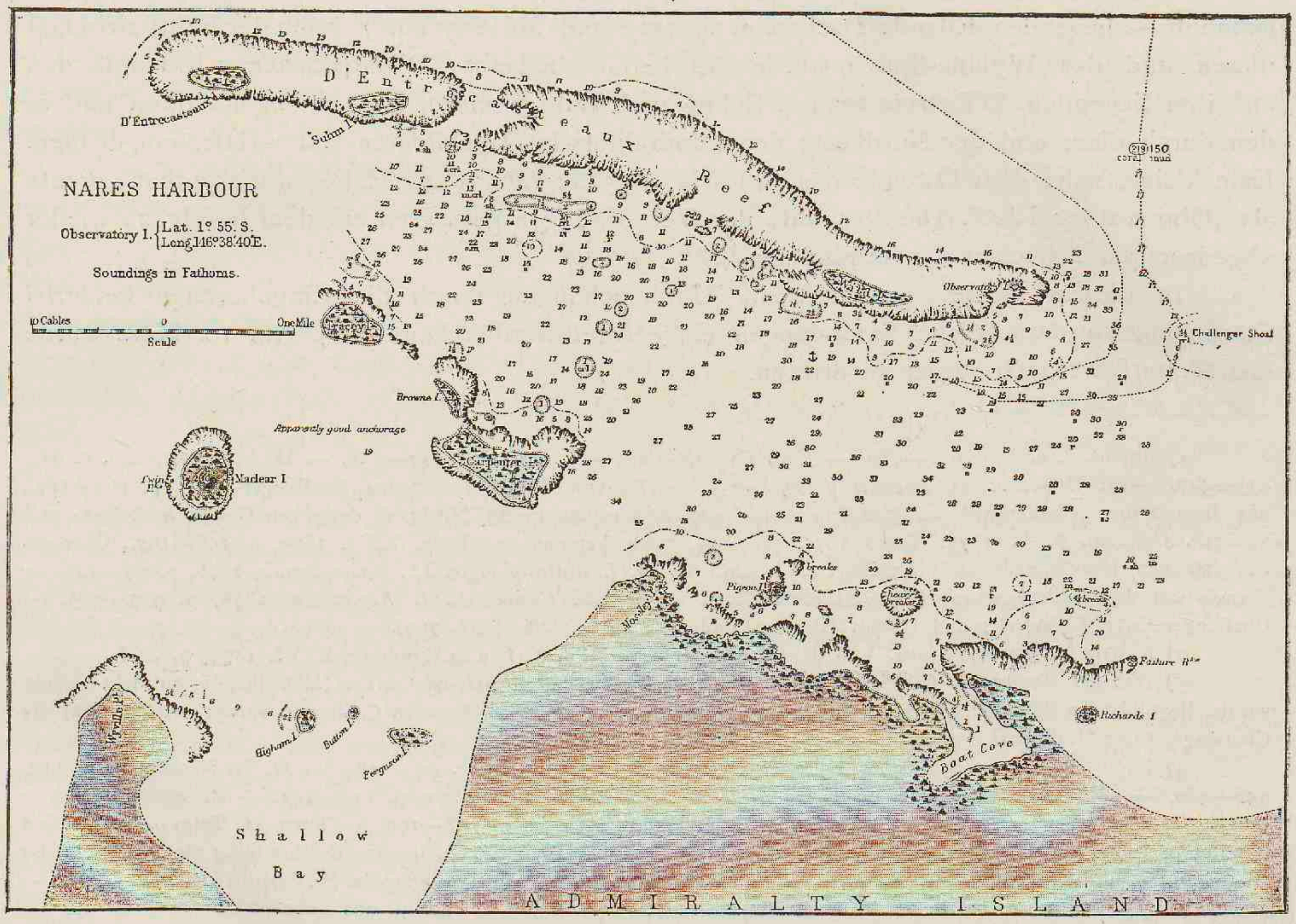


Fig. 22.

Inzwischen hatten die Stadt- und die Provinz-Behörden von Genua am 19. und 20. Februar 1874 eine Summe von 15000 Lire ausgeworfen, um BECCARI die Möglichkeit zu gewähren nochmals sein Glück auf Neu-Guinea zu versuchen.

Im September 1874 befand er sich in Surabaja und von hier aus begab er sich nach Ternate, wo er die Monate Oktober und November zubrachte. Auf Amboina am 7. Dezember

1) GUIDO CORA. Eduard Beccari's Reisen nach Neu-Guinea. Das Ausland. XLVII. 1874, p. 214—216.

2) E. H. GIGLIOLI. Odoardo Beccari ed i suoi viaggi. Nuova Antologia di Scienze, Lettere ed Arti. XXXII. Roma 1876, p. 147. — O. BECCARI. Soggiorno a Ternate. Da Ternate ad Amboina. Preparativi pel terzo viaggio alla Nuova Guinea. Cosmos di Guido Cora. III. Torino 1875—76. p. 83—88.

angelangt, charterte er den Schoner „Deli", auf dem er am 22. Januar 1875 absegelte, um zunächst am 31. vor Samaté auf Salawati vor Anker zu gehen [1]). Am nächsten Tage wurde nach der Insel Dōm [Sorong] hinübergefahren und von dort aus ferner ein Ausflug nach der gegenüberliegenden Westküste von Neu-Guinea unternommen, wobei er dem Laufe des Ramui folgte. Nach Dōm zurückgekehrt, fuhr er auf einem inländischen Fahrzeuge längs eines Teiles der Nordküste der nordwestlichen Halbinsel und legte zunächst bei Doré-Hum an, von wo aus die Besteigung des Berges Morait erfolgte. Darauf wanderte BECCARI nach dem benachbarten Ās [Wasé] [2]) und entdeckte bei einem Marsche ins Innere den ziemlich bedeutenden, 20 m. breiten Wa Samson, der vielleicht im Arfak-Gebirge entspringt. Nach der Insel Dōm zurückgekehrt, bestieg er den Schoner wieder und segelte am 5. Februar weiter. Der Kurs ging erst nach der Insel Waigëu, wo das an der Ostküste liegende Dorf Wakaré besucht wurde, und alsdann nach der Doré-Bai. Von hier aus begab BECCARI sich nach dem weiter südlich an der Westküste des Geelvink-Busens liegenden Mōm und dem unweit desselben befindlichen Warbusi. Darauf wurde die Küste verlassen und die „Deli" segelte nach der Südküste der Insel Japen, wo in der Bai von Ansus geankert wurde. BECCARI brachte während seines zweiwöchigen Aufenthaltes u. a. in Erfahrung, dass der am Berge Sambéri hausende Stamm Kamampa dem Kannibalismus fröhne. Die Fahrt wurde alsdann noch eine Strecke längs der Südküste der Insel fortgesetzt, bei welcher Gelegenheit auch Surui besucht wurde. Unweit der Insel Abéré [Kurudu] wurde umgekehrt und darauf an der Nordküste von Mios (Insel) Num angelegt. BECCARI hielt sie irrigerweise für vulkanischen Ursprungs und glaubte sogar in den 3 oder 4 Einbuchtungen der Küste eingestürzte ältere Krater erkennen zu können. Hierauf ging die Fahrt nach der Südküste von Supiori, die bei der Reede von Korido betreten wurde. Zugleich wurde der in der Nähe liegenden Insel Sowèk ein Besuch abgestattet. Nachdem noch die Insel Nufōr [Mafor] berührt worden war, kehrte BECCARI nach der Doré-Bai zurück, wo er die seiner harrende Korvette „Vettor Pisani" vorfand [3]). Bis zum Tage ihrer Abfahrt (8. Juni) war er der Gast seiner Landsleute.

Sehr wichtig war die im Anschluss an diese Fahrt gemachte Mitteilung, dass die Breite für das Dorf Waisaru (im inneren Teile des Geelvink-Busens auf dem südlichen Ufer liegend) nicht wie bisher angenommen, 3° 45′ S., sondern 3° 12′ beträgt [4]). Die notwendige Folge war, dass die ganze Südküste um 33 Minuten nach Norden verschoben werden musste, so dass die Bucht die umstehende Gestalt (Fig. 23) erhielt [5]). BECCARI selbst hat indessen dieses Südufer

1) O. BECCARI. De Amboina a Dorei, per Soron e Wakkeré. Scoperta del fiume Wa Samson. Esplorazione della baia di Geelvink, determinazione della sua vera ampiezza. l. c. pag. 88—95.

2) BECCARI schreibt Has.

3) Der Kommandant DE NEGRI hatte gelegentlich der zweiten Fahrt der Korvette den Auftrag erhalten BECCARI jede erdenkliche Hülfe zu leisten. Der „Vettor Pisani" war am 9. Mai 1875, von Amboina kommend, auf der Reede von Ternate eingetroffen, um einen Lotsen für die Fahrt nach Doré zu suchen. Als ein Nakhoda sich hierzu gegen die bescheidene Summe von 1200 Gulden bereit erklärte, verzichtete DE NEGRI auf dessen wertvollen Dienste. Am 12. dampfte er wieder ab und seine Ankunft in der Doré-Bai erfolgte am 22. Am 8. Juni setzte die Korvette ihre Fahrt nach Yokohama fort. (Dalla Italia alla Nuova Guinea. Rivista Marittima. Roma 1875, p. 443—446., Cosmos di Guido Cora. III. 1875—76, p. 77—78).

4) Lage des Ortes Waisaru in der Bucht Geelvink. Nachrichten für Seefahrer. VIII. Berlin 1877 (N°. 600), p. 215, nach Hydrographic Notice. London 1877, N°. 15. Berichtigend ist zu bemerken, dass Waisaru [Wisaru] im südlichen Teile der Ostküste liegt und dass die niederländische Seekarte diesen Ort sowohl auf der Ausgabe von 1889, als von 1900 unter 3° 19½′ S. eingetragen hat. (Noordkust Nieuw-Guinea, N°. 155).

5) Cosmos di Guido Cora. III. 1875—76, Tav. III. Nebenkarte.

niemals gesehen und es ist daher sehr zu bedauern, dass er den Namen seines Gewährsmannes verschwiegen hat.

Nachdem der „Vettor Pisani" abgedampft war, begab BECCARI sich nach dem ihm von 1872 her bekannten Andai, wo er auch den Missionar W. H. WOELDERS wieder vorfand. Am 16. Juni trat er alsdann von 20 Trägern begleitet den Marsch nach dem Arfak-Gebirge an [1]). Der Fluss Prafi war so stark angeschwollen, dass er nicht zu passiren war; es glückte ihm aber dennoch auf dem Wege über Warmendi als erster Europaër das etwa 1520 m. ü. d. M. liegende Hatam am 20. Juni zu erreichen. Auf einem Ausfluge gelangte er sogar in eine Höhe

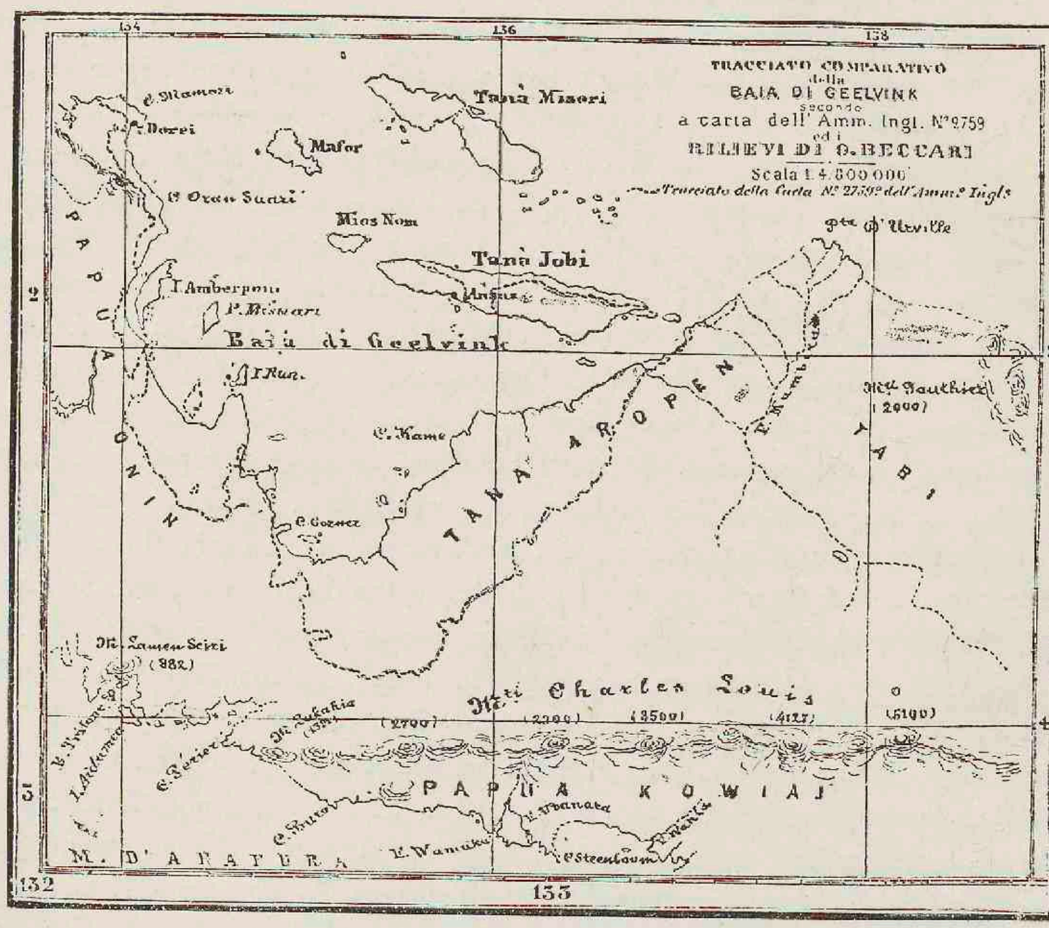


Fig. 23.

von 2040 m. Fast einen Monat hatte BECCARI bereits in Hatam zugebracht, als ihm von WOELDERS die Nachricht zuging, dass die ganze Mannschaft seines Schoners an der Beri-Beri erkrankt sei. Über Andai kehrte er nach Mánsinam zurück und trat am 18. Juli die Rückfahrt an. Am 21. erfolgte die Ankunft vor Samaté, worauf BECCARI sich am 23. nach der Insel Batan Tá begab und hier 4 Tage lang sammelte. Nach einem Besuch der Insel Kofiau traf die „Deli" am Abend des 4. August auf der Reede von Ternate wieder ein.

S. Mac Farlane 1875.

MAC FARLANE, der seinen Wohnsitz in Somerset vorläufig behalten hatte, unternahm

1) Esplorazione dei Monti Arfak. Ritorno a Ternate per la via di Salvati, Batanta, Koffiao. Cosmos. III. 1875—76, p. 92—95.

in der ersten Hälfte von 1875 eine Reihe von Fahrten auf dem „Ellengowan", deren Verlauf in aller Kürze wiedergegeben werden möge. Mitte Januar stattete er der Darnley-Insel [Èrub] einen Besuch ab und durchwanderte die ganze Insel, um nach einer für die Anlage einer Hauptstation geeigneten Stätte auszusehen, bei welcher Gelegenheit er auch den höchsten Berg bestieg. Hierauf wurde Kurs nach Port Moresby gesetzt. Nach einwöchigem Aufenthalt dampfte der „Ellengowan" über Bura nach Lea-Lea an der Caution-Bai, wo zwei Missionsgehülfen zurückgelassen wurden. Nach einem Besuch der Yule-Insel wurde die Rückfahrt angetreten [1]).

Am 20. März begab MAC FARLANE sich abermals nach Port Moresby, wo der Gesundheitszustand eine wesentliche Verschlechterung erfahren hatte. Zwei Missionsgehülfen waren gestorben und 3 andere schwer erkrankt, so dass sie evakuirt werden mussten. In Bura musste er ebenfalls 2 erkrankte Gehülfen an Bord nehmen [2]). Nach einem kurzen Besuch von Manu-Manu sowie der Yule-Insel erfolgte am 1. April die Rückkehr nach Somerset [3]).

In der Zeit vom 10. April bis 2. Mai war MAC FARLANE wiederum unterwegs, um die Banks-Insel [Mua], die Jervis-Insel [Mabuiag] sowie Dauan und Saibai zu besuchen. Von Dauan aus begab er sich nach Boigu [Talbot-Insel], wo zwei Missionsgehülfen eine neue Station gründen sollten. Ferner gelangte er auch nach Kadawa am Binaturi. Auf der Rückfahrt landete er am 16. auf Mèr [Murray-Insel], um am folgenden Tage die erste Kirche einzuweihen [4]).

Am 12. Juni ging der „Ellengowan" abermals unter Dampf, um die wiederhergestellten Missionsgehülfen nach Neu-Guinea zurück zu befördern. Über Ugär, Èrub und der Yule-Insel wurde am 22. Port Moresby erreicht. Nach 8 tägigem Aufenthalt unternahm MAC FARLANE mit LAWES noch eine Fahrt in östlicher Richtung, die sich bis zur Hood-Spitze ausdehnte [5]).

William Macleay („Chevert"-Expedition) 1875.

WILLIAM MACLEAY in Sydney, ein hervorragender und uneigennütziger Förderer der Naturwissenschaften in Australien, wurde durch die aus Neu-Guinea eintreffenden Nachrichten angeregt, selbst eine Forschungsreise nach dieser Insel zu unternehmen. In Begleitung von Vertretern verschiedener Wissenszweige, J. BRAZIER, DINGWALL, JAMES, KNIGHT, G. MASTERS, ONSLOW, REEDY, PETTERD und SPALDING, wurde auf der gecharterten Bark „Chevert", Kapt. EDWARDS, Port Jackson am 18. Mai 1875 verlassen [6]). Nach einem vom 18. bis 26. Juni währenden Aufenthalt

1) The Mission in New Guinea. Chronicle London Missionary Soc. 1875, (Novb.) p. 209—214.

2) Wiederholt ist an der Überführung dieser Polynesier, die man aus glücklichen Verhältnissen herausriss, scharfe Kritik geübt worden. Von Juli 1871 bis 1884 (einschl.) hatte man 187 Gehülfen nach Neu-Guinea und den Inseln der Torres-Strasse gebracht, von denen bis Januar 1886 nicht weniger als 90 gestorben waren (darunter 12 ermordet). 1887 betrug die Gesamtzahl der Missionsgehülfen 201, von denen 103 ihr Leben gelassen hatten. (A. MUSGRAVE. Memorandum on the Mortality occurring amongst the Polynesian Teachers of the London Missionary Society. Report of the Special Commissioner for 1888. London 1889 [C. 5620-3], p. 29).

3) Chronicle London Miss. Soc. 1875, pag. 215—217.

4) L. c. pag. 218—219, 233—240.

5) L. c. pag. 240—243.

6) Voyage of the „Chevert". Sydney Morning Herald, 11th, 22th, 30th October 1875 (unzugänglich). — The Voyage of the „Chevert" to New Guinea. Nature XIII. London 1875, p. 153—154. — Flussfahrten im südlichen Neu-Guinea. 1. Reise der Barke „Chevert" nach Neu-Guinea; Macleay's Fahrt auf dem Katau-Strome. Petermanns Mittlg. XXII. 1876, p. 84—87., ferner Ausland. XLIX. 1876, p. 329—332. — Aus allen Welttheilen. VII. 1876, p. 225—228. — Globus. XXIX. 1876. p. 16, 57—59. — Zeitschr. Ges. f. Erdkunde. XI. Berlin 1876, p. 1—13. — Verhdlg. Ver. f. naturw. Unterh. II. Hamburg 1876, p. 95—110. — Gaea. XII. 1876, p. 109—111. — Bull. Soc. géogr. (6) XIII. Paris 1877, p. 623. — Cosmos di Guido Cora. III. 1875—76 p. 230—238.

in der Muddy-Bucht bei Somerset, wurde die Fahrt durch die Torres-Strasse fortgesetzt und hier zunächst bei der Sue-Insel [Warabèr] geankert. Nach einem Besuch von Tud, gelangte das Schiff unter dem Wellenschutz des Warrior-Riffes in die Nähe der Binaturi-Mündung. Am Morgen nach der Ankunft erschien der Häuptling des am rechten Ufer liegenden Dorfes Mawata an Bord des „Chevert" und gestattete den Mitfahrenden zu landen. Hierauf wurde eine Fahrt stromaufwärts unternommen. Während die Breite an der Mündung noch 200 yards betrug, nahm sie sehr bald auf 60 ab und betrug an dem äussersten erreichten Punkte nur 30 yards [1]). Nachdem anfänglich die Ufer ausschliesslich von Mangrovegebüsch eingefasst waren, trat 2 miles stromaufwärts der Urwald in seine Rechte. Ein grosser, quer im Strome liegender Baumstamm bereitete der Bootfahrt ein Ende.

Am 17. Juli befand der „Chevert" sich abermals bei Tud, um von dort nach der Darnley-Insel [Èrub] zu einem vom 31. Juli bis 13. August währenden Aufenthalte zu segeln. Hierauf gelangte das Schiff nach fünftägiger Fahrt nach dem Hall-Sund und ging an der Nordwestecke der Yule-Insel vor Anker. Bei einem Besuch der gegenüberliegenden Neu-Guinea-Küste stellte sich heraus, dass auch hier ihre Ufer von Rhizophorenmorästen umsäumt wurden. Hinter ihnen gewahrte das Auge niedrige Hügelrücken, denen, etwa 10 miles entfernt, gebirgige Landstriche folgten, die ihren Abschluss in der hoch emporragenden Owen Stanley-Kette fanden. Nachdem die Mitglieder der Expedition auf dem Ethel-Fluss [Kiwa] 10—12 miles in einem Ruderboote zurückgelegt hatten, kehrten sie nach dem Schiffe zurück. Wie man meinte, gehörten die Bewohner dieser Gegend einer hellfarbigeren Rasse mit nicht wolligem Haar an.

Der Wunsch MACLEAYS die Reise nach der Mündung des Fly-Flusses fortzusetzen, ging infolge des Widerspruches von Kapt. EDWARDS, der auf die bis in den Oktober hinein herrschenden konträren Winde hinwies, nicht in Erfüllung. So trat die Expedition denn am 2. September die Rückfahrt nach Somerset an, wo JAMES, KNIGHT und PETTERD das Schiff verliessen in der Absicht bei der ersten sich darbietenden Gelegenheit nach Port Moresby zu gehen und von dort aus eine Besteigung des Owen Stanley-Gebirges zu unternehmen. Die übrigen Teilnehmer setzten an Bord des „Chevert" die Rückreise nach Sydney fort.

Die geographischen Ergebnisse dieser Expedition, von der sehr viel Aufhebens gemacht worden war, sind ausserordentlich geringfügig zu nennen [2]), sehr viel wichtiger waren dagegen die naturwissenschaftlichen Resultate [3]).

---

1) Sir WILLIAM MACGREGOR sagt dagegen, dass der Binaturi an seiner Mündung nur die Breite von 70—80 yards, die sich auf 20—30 yards verringert, besitzt. (Further Correspondence respecting New Guinea. April 1891 [C. 6323], p. 119).

2) Kapt. EDWARDS entdeckte noch einige Riffe und Untiefen in der Torres-Strasse in 9° 15′ 40″ S., 143° 3″ 30′ E., 9° 24′ 40″ S., 143° 55′ 20″ E., 9° 38′ S., 142° 57½′ E. und 9° 40′ S., 142° 56½′ E. (Nachrichten für Seefahrer. VII. 1876, p. 96., VIII. 1877, p. 109, nach Hydrographic Notice 1876, N°. 17).

3) W. MACLEAY. Notes on the Zoological Collections made in Torres Straits and New Guinea. Proceed. Linn. Soc. N. S. Wales. I. Sydney 1876, p. 36—40. — Notes on some New Guinea Coleoptera. l. c. pag. 164—168. — The Ophidians of the „Chevert" Expedition. l. c. II. 1877, pag. 33—41. — The Lizards of the „Chevert" Expedition. l. c. pag. 60—69, 97—104. — The Batrachians of the „Chevert" Expedition. l. c. pag. 135—138. — H. G. ALLEYNE and W. MACLEAY. The Ichthyology of the „Chevert" Expedition. l. c. I, p. 261—281, 321—359. — GEORGE MASTERS. Zoology of the „Chevert". Ornithology. l. c. I, p. 44—64. — E. P. RAMSAY. The Mammals of the „Chevert" Expedition. l. c. II, p. 7—15. — Zoology of the „Chevert" Expedition. Ornithology. l. c. III. 1878, p. 100—116. — H. H. B. BRADLEY. The Araneides of the „Chevert" Expedition. l. c. I, p. 137—150., II, p. 115—120. — JOHN BRAZIER. Description of 35 new species of Land Shells collected during the „Chevert" Expedition. Proceed. Linn. Soc. N. S. W. I. 1876, p. 98—113. — List of Land Shells. l. c. pag. 117—133., List of Pleurotomidae. l. c. pag. 151—162, List of Marine Shells. l. c. pag. 169—181., Shells collected during the „Chevert" Expedition. l. c. pag. 199—215, 224—240, 249—261, 311—321., II. 1877,

S. Mac Farlane und **Octavius C. Stone** 1875.

Gelegentlich eines Besuches der westlich von Saibai liegenden Talbot-Insel [Boigu] im April 1875 war MAC FARLANE ein derartig freundlicher Empfang seitens der Eingeborenen zuteil geworden, das er nicht zögerte zwei Missionsgehülfen dort zurückzulassen. Als er vernahm, dass an der gegenüberliegenden Küste ein grosser Fluss münde, beauftragte er sie denselben zu besuchen und ihm darüber zu berichten. Nachdem die Antwort in bejahendem Sinne ausgefallen war, fasste er den Entschluss auf dem „Ellengowan", Kapt. RUNCIE, eine Fahrt dorthin anzutreten. An derselben nahmen ausser MAC FARLANE der auf einer Reise nach Neu-Guinea begriffene OCTAVIUS C. STONE und der Maschinist E. SMITHURST teil. Die Abfahrt von Somerset erfolgte am 25. August 1875 und die Ankunft vor Boigu am 30. Am nächsten Tage gelangte der Dampfer unter 9° 8′ S., 142° 18′ E. an die $1^1/_2$ miles breite Mündung eines Stromes, der, von den Eingeborenen Mai Kusa genannt [1]), von MAC FARLANE aber zu Ehren der frommen Dame, die den „Ellengowan" gestiftet hatte, den Namen Baxter-Fluss erhielt [2]). Bei der sofort angetretenen Fahrt auf dem Strome gewahrte man zu beiden Seiten desselben nichts als Mangrovesümpfe. Nachdem bis zum Dunkelwerden 15 miles zurückgelegt worden waren, wurde geankert. Als am folgenden Tage 10 miles weiter gedampft worden war, machte der Fluss eine Biegung, worauf die Weiterfahrt in westlicher Richtung erfolgte. Auch die Ufer dieses 21 miles langen Abschnittes waren niedrig und sumpfig. An dem Ende angelangt, zeigte es sich, dass der nunmehr wieder N-S.-Richtung einschlagende Fluss eine Bifurkation erfuhr, weshalb die Stelle „Meeting of the Waters" genannt wurde [3]). Die mit Gras bedeckten Ufer erreichten hier eine Höhe von 30 feet. Nachdem am Morgen des 3. die Fahrt in nördlicher Richtung fortgesetzt worden war, musste sie nach Zurücklegung von weiteren 18 miles, der zunehmenden Untiefen wegen, eingestellt werden. Das Wasser war allmählich süsser geworden und an Stelle der Rhizophoren waren Nipapalmen getreten. Am 4. unternahmen STONE und SMITHURST noch eine Bootfahrt von der sie abends wieder zurückkehrten. An dem höchsten erreichten Punkte besass der Mai Kusa nur noch eine Breite von 10 yards und eine Tiefe von 2 Faden. Der „Ellengowan" trat seine Rückfahrt am Morgen 7. an und traf am 12. wieder vor Somerset ein.

p. 1—6, 20—25, 41—53, 55—60, 74—89, 120, 128—135, 143—145, 368—369., III. 1878, p. 155., Continuation of the Mollusca. l. c. I, p. 283—300, 362—368. — C. HEDLEY. A revision of the types of the Marine Shells of the „Chevert" Expedition. Mem. Australian Museum. IV. Sydney 1901, p. 121—130. — W. A. HASWELL. On six new Annelids. Proceed. Linn. Soc. N. S. W. III. 1878, pag. 341—347. — J. E. TENISON WOODS. The Echini of Australia (including those of the „Chevert" Expedition). l. c. II. 1877, pag. 145—176. — On some Tertiary Fossils from New Guinea l. c. pag. 267—268. — C. S. WILKINSON. Notes on a Collection of Geological Specimens from the Coasts of New Guinea, Cape York &c. l. c. I. 1876, p. 113—117., auch Ann. and Mag. Nat. Hist. (4) XVIII. London 1876, p. 190—192. — RALPH TATE. Note on the Tertiary Fossils from Hall Sound. Proceed. Linn. Soc. N. S. W. (2) IX. 1894, p. 213—214.

1) Es hat sich erst später herausgestellt, dass der Name Mai Kusa und nicht, wie anfänglich herausgehört worden war, Mai Kassa lautet. Der Name Baxter-Fluss ist im Laufe der Jahre von den Karten verschwunden.

2) OCTAVIUS C. STONE. A Few Months in New Guinea. London 1880, p. 1—12. — Discovery of the Mai Kassa, or Baxter River, New Guinea. Proceed. R. Geogr. Soc. XX. London 1875, p. 92—109, auch Cosmos di Guido Cora. III. 1875—76, p. 452—458. — HENRY GREFFRATH. Die neuesten Entdeckungen auf Neu-Guinea. Zeitschr. Ges. f. Erdk. XI. Berlin 1876, p. 13—18. — H. G[REFFRATH]. M'Farlane's und Macleay's Expeditionen nach Neu-Guinea. Globus XXIX. 1876, p. 57—59. — Die Fahrt des „Ellengowan"; Entdeckung des Mai-Kassa-Stromes durch Mac Farlane und Stone. Petermanns Mittlg. XXII. 1876, p. 87—89. Taf. VI. — Zwei Forschungsreisen nach Neu-Guinea. Gaea XII. 1876, p. 108—109. — J. D. E. SCHMELTZ. Die Entdeckung des Baxter-Flusses. Mitthlg. Ver. f. naturw. Unterh. II. Hamburg 1876, p. 111—120.

3) Der von hier nach Süden verlaufende zweite, bereits 1876 befahrene Mündungsarm heisst Wasu Kusa. Der beiden gemeinsame Quellfluss heisst, wie G. RUTHVEN LE HUNTE ermittelte (Ann. Report Brit. New Guinea 1899—1900. Brisbane 1901, p. 23), Bé Kusa. Kusa bedeutet Fluss.

L. M. D'Albertis 1875.

Im April 1874 nach Italien heimgekehrt, gelang es D'ALBERTIS sehr bald die Mittel zu einer abermaligen Fahrt nach Neu-Guinea zusammen zu bringen. Am 10. November verliess er in Begleitung eines jungen Genuesen, namens TOMASINELLI, Neapel und traf am 18. Dezember über Singapore in Batavia ein. Nachdem er 9 Tage später in Somerset gelandet war, fand er durch die Vermittelung des Police Magistrate APPLIN [1]) ein Unterkommen, doch war er damit noch weit entfernt seinen Plan verwirklicht zu sehen, da es an einer Reisegelegenheit nach der Yule-Insel fehlte. Zu seinem Glück stellte sich nach einiger Zeit der ihm von Sorong her bekannte Kapitän EDWIN REDLICH mit seinem Schoner „Ida" ein, der sich zur Erfüllung seines Wunsches bereit erklärte [2]).

Am 5. März konnte Somerset verlassen werden, worauf die Landung auf der Yule-Insel, nach einem Besuche der Inseln Dauan und Èrub, am 16. erfolgte [3]). Nachdem D'ALBERTIS sich hier ein Haus hatte zimmern lassen, lag er seiner regelmässigen Tätigkeit „shooting and collecting animals" auf dem Eiland ob, doch führten seine Jagdausflüge ihn auch nach dem gegenüberliegenden Festland [4]). So wurde am 12. April eine Kanufahrt nach dem Oreke oder Bioto [Hilda-Fluss] unternommen. Von hier aus gelangte er auf einem anderen Mündungsarm in den Kiwa [5]) [Ethel-Fluss], an dem das Dorf Nikura lag. Nachdem hier übernachtet worden war, unternahm D'ALBERTIS am nächsten Morgen einen Marsch landeinwärts, auf dem er das in etwa 1200 feet Höhe liegende Dorf Epa erreichte. Am 17. Mai wurde Nikura zum zweitenmale, von der Yule-Insel aus, besucht. Noch über eine dritte Kanufahrt im Hall-Sund berichtet D'ALBERTIS. Sie fand am 11. Juni statt und dehnte sich auf den Küstenstrich aus, in dem sich die Landungsplätze für die Dörfer Mohu, Miori und Erine befanden.

S. MAC FARLANE hatte auf einer Fahrt mit dem „Ellengowan" die Insel bereits am 27. März berührt. Am 23. Juni und dann wieder auf seiner Rückreise nach Somerset landete er aufs neue. Bei dieser Gelegenheit wurde auch TOMASINELLI, der sich nach seinem Vaterlande zurücksehnte, an Bord genommen. Am 19. August erhielt D'ALBERTIS den Besuch des „Chevert", der am 3. September endgültig absegelte. Noch einige Male unternahm D'ALBERTIS Bootfahrten nach der Neu-Guinea-Küste und zwar wurden Bioto, Naiaburi und das verlassene Dorf Puroh aufgesucht.

Hatten bereits am 26. Mai vier seiner Leute sich unter Mitnahme eines Boote aus dem Staube gemacht, so musste D'ALBERTIS am Morgen des 1. Oktober die betrübliche Entdeckung machen, dass auch der Rest das Weite gesucht hatte. Nochmals tauchte der „Ellengowan",

---

1) Dieser Beamte starb noch in demselben Jahre und wurde durch H. M. CHESTER ersetzt.

2) Da Singapore a Somerset, per Batavia. Il Queensland e lo stretto de Torres. Cosmos di Guido Cora. III. Torino 1875—76, p. 96—103. — L. M. D'ALBERTIS. New Guinea: What I did and what I saw. I. London 1888, p. 224—233.

3) Nach D'ALBERTIS lautet der wirkliche Name Roro. Wie jedoch Sir WILLIAM MACGREGOR gezeigt hat (Ann. Report Brit. New Guinea. 1892—93, p. 36), ist dies der Name des Stammes, der die Insel besiedelt hat. Das Eiland selbst heisst Rawao [Ravao].

4) L. M. D'ALBERTIS. New Guinea. I, p. 234—266. — Soggiorno nell' Isole Yule (Roro). Esplorazione del fiume Ethel (Nicura). Escursione ad Epa. Cosmos. l. c. pag. 103—107. — Lettere del signor L. M. D'ALBERTIS al presidente della Societa geografica italiana. Boll. Soc. Geogr. Ital. XII. Roma 1875, p. 488—499. — H. GREFFRATH. Die neuesten Entdeckungsreisen in Neu-Guinea. Zeitschr. Gesellsch. f. Erdk. XI. Berlin 1876, p. 18—20.

5) D'ALBERTIS nennt den Fluss irrigerweise Nikura, welcher Name ausschliesslich dem an demselben liegenden Dorfe zukommt. Siehe oben p. 180, Anm. 7.

mit MAC FARLANE an Bord, am 26. desselben Monats auf und, als dieses Schiff am 6. November wiederum anlegte, trat D'ALBERTIS auf ihm am 8. die Rückfahrt nach Somerset an [1].

S. Mac Farlane, H. M. Chester und L. M. D'Albertis 1875.

Unmittelbar nach seiner Rückkehr begann MAC FARLANE mit den Vorbereitungen für seine Fahrt nach dem Fly-Fluss. Seiner Einladung folgend, beteiligte sich auch D'ALBERTIS an diesem Unternehmen und ferner auch H. M. CHESTER nebst 6 eingeborenen Polizeisoldaten. Die Führung des „Ellengowan" lag in den Händen des Kapt. RUNCIE. Nachdem am 29. November Somerset verlassen worden war, wurde nachmittags bei der Insel Mount Ernest [Nagir] geankert. Die Insel Dauan wurde am nächsten Tage erreicht, wo man EDW. REDLICH mit seiner „Ida" antraf. Dieser hatte einen bereits betagten Herrn WILLIAMSON hierhergebracht, der sich überall in der Welt versucht hatte, um zu guter Letzt auf Neu-Guinea nach Gold zu fahnden. Angesichts des gelobten Landes hatte er jedoch sein Grab gefunden.

Nachdem zwei Missionsgehülfen an Bord genommen worden waren, dampfte der „Ellengowan" nach der Mündung des Binaturi, die am 2. Dezember erreicht und wo zugleich das Dorf Mawata besucht wurde. Am 3. erfolgte die Weiterfahrt und das Schiff ankerte am 4. bei der Dalrymple-Insel [Damut] und am 5. bei Párama [Bampton-Insel]. Der 6. brachte die Expedition in den Hauptmündungsarm des Fly-Delta [3] und mittags wurde das an der Südseite der gleichnamigen Insel liegende Dorf Kiwai erreicht. Auf der Weiterfahrt gelangte sie am folgenden Tage an das westlich davon liegende Dorf Imari [Sumai] [4]. Als der „Ellengowan" am 8. weiter stromaufwärts dampfte, näherten sich ihm etwa 250 Eingeborene in ihren Kanus, die durch Schüsse verjagt wurden, da man bei ihnen feindliche Absichten vermutete. Am 9. wiederholte sich eine derartige Begegnung, aus welchem Grunde die in der Nähe befindliche Insel, bei der das Schiff vor Anker ging, den Namen Attack Island erhielt [5]. Die bis zum 14. währende Weiterfahrt verlief ohne Störungen. Eine Reihe von Inseln, die sich in dem Strome befanden, wurden benannt: Attack-, Canoe- und Buceros-Insel. An dem Endpunkte der Fahrt, als der Tiefgang des Schiffes Halt gebot, lag die Ellengowan-Insel.

1) L. M. D'ALBERTIS. New Guinea I, p. 276—389. — Escurzione a Mou-Gite a Bioto e Naiabui &c. Cosmos. III. 1875—76, p. 221—230. Er behauptet, dass die Bewohner der Yule-Insel ihm bei der Abfahrt die Worte: „Komm wieder, komm wieder"! zugerufen hätten. GILL sagt dagegen, dass sie „Geh, Geh!" gelautet hätten. (JAMES CHALMERS und W. WYATT GILL. Neu-Guinea. Leipzig 1886, p. 231). Die letzteren klingen weit wahrscheinlicher, da jener rohe und gewalttätige Mensch es verstanden hat, sich in gleichem Masse bei allen, Europäern wie Eingeborenen, verhasst zu machen.

2) S. MAC FARLANE. Ascent of the Fly River, New Guinea. Proceed. R. Geogr. Soc. XX. 1876 p. 253—266. — The Mission in New Guinea. Chronicle London Missionary Society. 1876, p. 93—97. — L. M. D'ALBERTIS. New Guinea. II. 1881, p. 1—44. — Siehe ferner Verhandl. Ges. f. Erdkunde. Berlin 1876, p. 66—71. — Globus. XXX. 1876, p. 23—25. — Ausland. XLIX. 1876, p. 699—700. — Gaea. XII. 1876, p. 288—292. — Cosmos. IV. Torino 1877, p. 180—183.

3) Obwohl D'ALBERTIS nur als Gast an der Fahrt teilnahm, stellte er doch an MAC FARLANE das Ansinnen die italienische Flagge, neben der britischen auf dem Dampfer aufpflanzen zu dürfen. Dieses kindliche Vergnügen wurde ihm gewährt. Die gleiche Spielerei hatte D'ALBERTIS bereits auf seinen Fahrten nach dem nordwestlichen Teile von Neu-Guinea verübt und seine Fahne sogar mit auf das Arfak-Gebirge geschleppt. Mit derartigen nichtssagenden Schaustellungen hatte er nur sich selbst imponiren können, denn dem Papuanen bedeutet eine Flagge nichts mehr als ein buntes Stück Zeug.

4) Para bei D'ALBERTIS. Wie Sir WILLIAM MACGREGOR mitteilt, ist der einheimische Name Imari, die Bewohner der umliegenden Ortschaften nennen es dagegen Sumai und diese Bezeichnung ist die verbreiteste. Para ist dagegen der Name des Landstriches, dem das Dorf angehört. (Ann. Report Brit. New Guinea 1889—90. Brisbane 1890, p. 39).

5) MACGREGOR sagt von den Bewohnern des in der Nähe liegenden Dorfes Odagositia: „Probably that these are the people who were wantonly robbed and plundered by some of the „Ellengowan's" party, as related on page 39 and 40, vol. II of D'ALBERTIS' „New Guinea." (Ann. Report Brit. New Guinea 1889—90, p. 45).

Am Mittage des 15. wurde die Rückreise angetreten und 6 Tage später die Fly-Mündung wieder verlassen. Am 28. trafen die sämtlichen Teilnehmer wohlbehalten in Somerset ein.

G. E. G. Freiherr **von Schleinitz** 1875 („Gazelle"-Expedition).

Das Kriegsschiff „Gazelle" war von der Deutschen Admiralität ausersehen worden eine Anzahl Gelehrter nach den Kerguelen-Inseln zu befördern, um hier den am 8. Dezember 1874 stattfindenden Venus-Durchgang zu beobachten. Gleichzeitig war dem Schiffe aber die Aufgabe gestellt worden in den zu durchfahrenden Ozeanen Forschungen, insbesondere hinsichtlich der Physik des Meeres, anzustellen. Wie wir sehen werden, gelang es dieser Expedition, unter ausgezeichneter Führung, u. a. auch unsere Kenntnis von Neu-Guinea samt den benachbarten Gebieten nicht unwesentlich zu bereichern [1]). Die wichtigeren allgemeinen allgemeinen Resultate wurden bereits während und bald nach Beendigung der Fahrt bekannt gemacht [2]), das eigentliche Reisewerk erschien dagegen erst sehr viel später [3]).

Am 21. Juni 1874 verliess das unter dem Befehl des Kapt. z. See Freiherrn G. E. G. VON SCHLEINITZ stehende Schiff den Kieler Hafen. Am 26. Oktober wurden die Kerguelen erreicht und am 5. Februar 1875 wieder verlassen. Über Mauritius gelangte die „Gazelle" nach Neu-Seeland, von wo sie am 26. Mai 1875 vor Kupang auf Timor eintraf. Nach einem vom 2. bis 11. Juni währenden Aufenthalt auf der Reede von Amboina, wurde die Fahrt nach der Westküste von Neu-Guinea fortgesetzt. Zunächst ging es durch die Manipa-Strasse, um darauf längs der Nordküste von Ceram dampfend, auf den Mac Cluer-Golf zuzusteuern. Auf dem Wege dorthin wurden die Nusa Fugi [Pisang-Inseln], irrigerweise damals Pinon genannt, sowie Sabuda passirt. Im NW. der letztgenannten Insel konnte unter 2° 33,2′ S., 131° 34,2′ E. ein bisher unbekanntes Eiland, nämlich Sentjan, entdeckt werden [4]). Am 15. fiel der Anker in der Sisir-Bucht, damals Gazelle-Hafen genannt, die einen Einschnitt in der Sekār-Bai, an der Südseite des Mac Cluer-Golfs bildet. Der sechstägige Aufenthalt wurde nicht allein zum Holzfällen verwendet, sondern auch zu Vermessungsarbeiten, die in erster

---

1) Bezüglich Neu-Guinea war ursprünglich geplant gewesen, nach Untersuchungen in der Torres-Strasse, die Südostküste näher zu erforschen und alsdann vielleicht noch Neu-Britannien [Neu-Pommern] und Neu-Irland [Neu-Mecklenburg] vorzunehmen. (Die deutsche wissenschaftliche Forschungsreise durch S. M. S. „Gazelle" und ihre Aufgaben. Hydrographische Mittheilungen. II. Berlin 1874, p. 127).

2) Freih. v. SCHLEINITZ. Geographische und ethnographische Beobachtungen auf Neu-Guinea, dem Neu-Britannia- und Salomons-Archipel, angestellt auf S. M. S. „Gazelle" bei ihrer Reise um die Erde. Zeitschr. Gesellsch. f. Erdkunde. XII. Berlin 1877, p. 230—266. — Die Expedition S. M. S. „Gazelle", Capitain zur See Freiherr v. SCHLEINITZ, von Amboina bis Brisbane in Ost-Australien. Ann. d. Hydrographie. IV. Berlin 1876, p. 1—4. — Die Expedition S. M. S. „Gazelle"; Hydrographische Beobachtungen während der Reise von Amboina nach dem Golf von Mac Cluer an der Nordwestküste von Neu-Guinea und durch die Galewo-Strasse nach dem Stillen Ocean. ibid. p. 220—230. — Die naturwissenschaftlichen Ergebnisse der Expedition S. M. S. „Gazelle". Zeitschr. Gesellsch. f. Erdkunde. XI. Berlin 1876, p. 138—142. Briefe des Dr. F. NAUMANN. — FR. NAUMANN. Über Land und Leute an der Mac Cluer Bay, Neu-Guinea, und in Melanesien. Zeitschr. f. Ethnologie. VIII. Berlin 1876, p. (67)—(68). — TH. STUDER. Über Neu-Guinea. V. Jahresbericht Geogr. Gesellsch. Bern 1882—83, p. 1—35., s. ferner Globus XXX. 1876, p. 76—78, 89—91., Ausland LIV. 1881, p. 25—29., Aus allen Welttheilen. VII. 1876, p. 198—203.

3) Die Forschungsreise S. M. S. „Gazelle" in den Jahren 1874 bis 1876 unter Kommando des Kapitäns zur See Freiherrn VON SCHLEINITZ. Berlin 1889. I. Reisebericht, p. 159—245., II. Physik u. Chemie., III. Zoologie u. Geologie, p. 221—256., IV. Botanik (Abhandlungen von E. ASKENASY, F. VON THÜMEN, J. MUELLER, V. SCHIFFNER, KARL MÜLLER, M. KUHN und A. ENGLER)., V. Meteorologie, p. 84—100, 171—175, 205—208.

4) Auf der niederländischen Seekarte N°. 145 (Moluksche Archipel Noordblad 1901. 1:1 Mill. 's Gravenhage 1902) ist sie unter 2° 36½ S., 131° 33′ E. eingetragen worden. Siehe auch G. F. TYDEMAN. Hydrogr. Results of the Siboga Expedition. Siboga-Expeditie. III. Leiden 1903, p. 34.

Linie die Sekār-Bai und das zwischen dieser und den Ugār- [Ogār-] Inseln befindliche Fahrwasser zum Gegenstande hatten [1]), ferner wurde die westlich davon liegende Patipi-Bucht [Solat Lèn] aufgenommen und endlich fand noch die wichtige, auf einer Dampfbarkasse in Begleitung eines Bootes unternommene Fahrt bis an das äusserste, östliche Ende des Golfes statt, das seit den Tagen MAC CLUERS von dem Auge eines Weissen nicht wieder erschaut worden war. Ebenso wie dies durch MAC CLUER geschehen war, wurde in den Insé eingefahren, der infolge der falschen Angabe von A. B. MEYER ein paar Jahrzehnte lang für den Jakati gehalten worden ist.

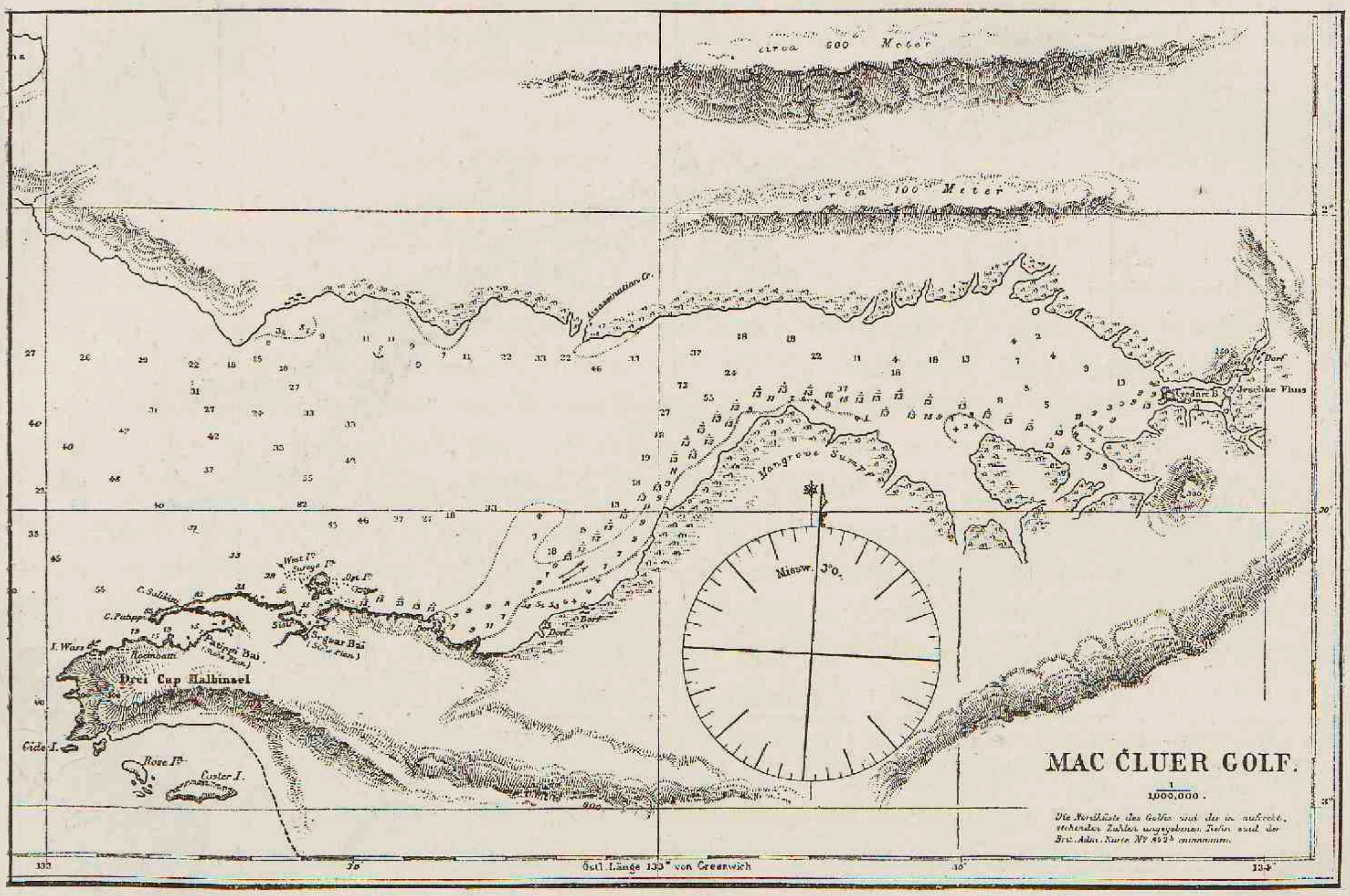


Fig. 24.

Von der „Gazelle"-Expedition erhielt er den Namen Jeschke-Fluss [2]). Erst nach lange währender Fahrt wurde das weit stromaufwärts liegende Dorf Mangkoi erreicht. Einzelheiten über diesen Besuch sind gelegentlich der Besprechung des angeblichen Marsches von A. B. MEYER mitgeteilt worden [3]). Es wurde von den Mitfahrenden ferner bereits erkannt, dass das an der Mündung liegende Modan eine Insel ist. Der auf ihr befindliche Hügel erhielt den Namen Credner-Berg [4]).

1) Bai von Segaar 1 : 100.000. — NW. Küste von Neu-Guinea. Mac Cluer-Golf 1 : 1 Mill. — Nebenkarte Patippi-Bai 1 : 200.000 (Forschungsreise S. M. S. „Gazelle" I. Taf. 30., auch Ann. d. Hydrogr. IV. 1876, Taf. hinter p. 262). Wiederabdruck: Plannen van Ankerplaatsen op Nieuw-Guinea. Batavia [1890], N°. 156., Vaarwaters en Ankerplaatsen op de Westkust van Nieuw-Guinea. 's Gravenhage 1903, N°. 270—6 u. 7.

2) Nach dem Kapt. Leutn. JESCHKE, dem die Führung übertragen worden war.

3) S. oben p. 174—175.

4) Nach dem Unterleutn. z. See CREDNER, der ebenfalls an dem Ausflug teilnahm.

Am 21. verliess die „Gazelle" ihren Ankerplatz [1]) und dampfte nach dem Südeingang der Sélé-Strasse, die abends erreicht wurde. Am nächsten Morgen erfolgte das Einlaufen und ging das Schiff in dem an der Neu-Guinea-Küste am Kap Padre etwa $20^1/_2$ km. NNE. vom Kap Sélé entfernt liegenden Osthafen vor Anker. Nachdem es während der folgenden Tage gelungen war eine geeignete Fahrrinne auszuloten, gelang es am 25. auch die nördliche Hälfte der Meerenge zu durchfahren [2]) Am 28. ging es an den Mapia-Inseln vorbei, worauf am

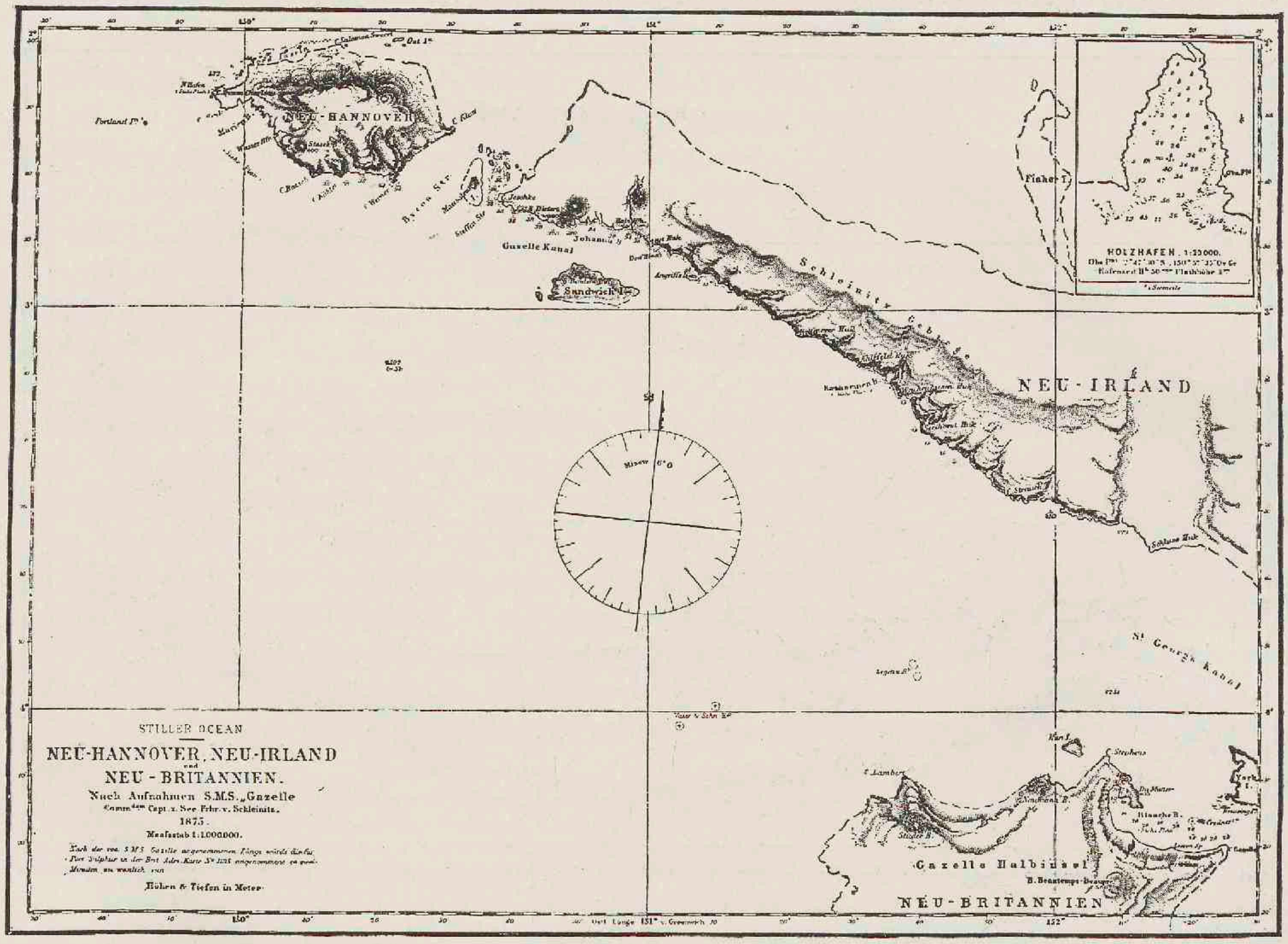


Fig. 25.

7. Juli die Kanīt- [Anachoreten-] Inseln erreicht wurden, Nach einem kurzen Besuch dieser aus 3 Eilanden und einigen Felsen bestehenden Gruppe, segelte die „Gazelle" in östlicher Richtung weiter. Beim Passiren der Commerson-Insel wurde beobachtet, dass sie aus 2 Inseln besteht.

1) J. W. VAN HILLE sagt: „Die breiten Bänke, die auf den Karten längs der Nordküste gezeichnet sind, scheint man grösstenteils der Phantasie des Personals der „Gazelle", das 1875 Aufnahmen machte, verdankt zu haben". (Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Gen. (2) XXIV. 1907, p. 551). Das ist eine ganz leichtfertige Behauptung. Die „Gazelle" hat nicht allein keine Aufnahmen an der Nordküste des Mac Cluer-Golfs gemacht, sondern diese nicht einmal zu Gesicht bekommen. Wenn VAN HILLE es der Mühe wert erachtet hätte dem Ursprung dieser Bänke nachzuforschen, so würde er gefunden haben, dass diese noch von der Karte MAC CLUERS herrühren.

2) Galewo-Strasse 1 : 100.000. Ann. der Hydrogr. IV. 1876, Taf. hinter p. 262. — Forschungsreise S. M. S. „Gazelle". I. Taf. 34.

Am 17. wurden St. Matthias und die Squally-Insel passirt, und an dem nämlichen Tage in den an der Nordwestküste Neu-Hannovers von C. H. SIMPSON entdeckten Nord- [Ungalabú-] Hafen (2° 17′ 30″ S., 150° 4′ 33″ E.) eingelaufen. Die Eingeborenen waren zwar diebisch, aber sonst freundlich. Nachdem Brennholz eingenommen worden war, wurde die Fahrt am 21. fortgesetzt und der an der Südwestküste liegende Wasser- [Baongung-] Hafen (2° 33′ 43″ S., 151° 35′ 30″ E.) aufgesucht [1]). Hier wurden von der Bevölkerung der umliegenden Dörfer Raubversuche gemacht, doch kam unter Rückgabe der gestohlenen Sachen schliesslich ein friedlicher Ausgleich zustande [2]). Der im Südosten $3^1/_2$ km. von der Küste entfernt aufragende 566 m. hohe Bati Suilaúa erhielt den Namen Stosch-Berg [3]). Auf der Weiterfahrt am 26. wurde durch die Neu-Meckenburg und die Sandwich-Insel [Djaul] trennende Meerenge, die den Namen Gazelle-Kanal erhielt, gedampft [4]) und zunächst in der Johanna- [Kaut-] Bucht und alsdann in dem Holz- [Bagatère-] Hafen (2° 47.5′ S., 150° 57.5′ E.) vor Anker gegangen. Inzwischen waren zwei Kutter und eine Jolle abgefertigt worden, um Vermessungen in der Byron-Strasse vorzunehmen. Hierbei wurde zwischen Selapiú [Mausoleum-Inseln] und der vermeintlichen Nordwestspitze von Neu-Mecklenburg [5]) eine für Seeschiffe brauchbare Durchfahrt aufgefunden, die nach dem Obersteurer, dessen Oberarm von einem Speerwurf durchschossen worden war, den Namen Steffen-Strasse erhielt. Auch eines der anderen Boote wurde überfallen und die Insel, bei der dieser Vorfall sich abgepielt hatte, Angriffs-Insel (2° 54′ S., 151° 8′ E.) genannt. Nach dem Verlassen des Gazelle-Kanals am 2. August, suchte das Schiff zwei Tage später eine andere Bucht, den Katherinen-Hafen (3° 11′ S., $151° 35^1/_2{}'$ E.) auf, um bis zum 6. den Brennholz- und Wasservorrat weiter zu ergänzen. Hierauf wurde längs der Küste, hinter der sich das Schleinitz-Gebirge erhob, noch weitere 50 Seemeilen aufgekreuzt und alsdann nach der Blanche-Bucht auf Neu-Pommern hinübergehalten. In dieser ging die „Gazelle" in dem Greet-, oder wie er jetzt heisst, Matupi-Hafen vor Anker. Die Lage der Insel Matupi wurde zu 4° 13′ 20″ S., 152° 10′ 18″ E. bestimmt [6]). Die ganze Nordhalbinsel bis 5° S. erhielt den Namen Gazelle-Halbinsel. Nach Erledigung der Vermessungsarbeiten [7]) wurde der St. Georg-Kanal durchlaufen, vor dem Verlassen desselben aber noch in dem Sulphur-Hafen an der Küste von Neu-Mecklenburg, unweit des St. Georg-Kap, Holz und Wasser eingenommen.

Am 27. August kam die Bougainville-Insel in Sicht und am 29. September wurde der Hafen von Brisbane erreicht.

---

1) Forschungsreise. I. Taf. 35. Auser den obererwähnten Buchten wurde vom Wasserhafen aus auch der 25 km. NNW. entfernt liegende Expeditionshafen vermessen.

2) Ausser der bereits angeführten Literatur, wäre an dieser Stelle noch zu erwähnen: H. STRAUCH. Allgemeine Bemerkungen ethnologischen Inhalts über Neu-Guinea, die Anachoreten-Inseln, Neu-Hannover, Neu-Irland, Neu-Britannien und Bougainville. Zeitschr. f. Ethnol. IX. Berlin 1877, p. 9—63, 81—105, Taf. I—IV. — TH. STUDER. Ein Besuch auf den Papua-Inseln nördlich von Neu-Guinea. Deutsche geogr. Blätter. I. Bremen 1877, p. 182—200.

3) Nach K. SAPPER heisst der Stosch-Berg Suilik (Deutsches Kolonialblatt. XIX. 1908, p. 743).

4) Der an dem Westende von der Sandwich-Insel sich erhebende 250 m. hohe Berg erhielt den Namen Bendemann-Berg, der auf der unweit gegenüberliegenden Küste von Neu-Mecklenburg liegende 230 m. hohe den Namen Dietert-Berg, welchen letzteren die Eingeborenen nach K. SAPPER Lemai nennen. (Deutsches Kolonialblatt. XIX. 1908, p. 1009).

5) Durch die spätere Entdeckung des Albatross-Kanals stellte sich heraus, dass es die Spitze einer Insel, der Baudissin-Insel, war.

6) Von der „Möwe" genauer zu 4° 14′ 12,3″ S., 152° 11′ 35,2″ E. bestimmt. (Mittlg. von Forschungsreisenden aus den Deutschen Schutzgebieten. X. Berlin 1897. p. 192).

7) Neu-Britannien—Blanche-Bai 1 : 75.000. Ann. d. Hydrogr. IV. Berlin 1876 bei p. 262., Forschungsreise. I, 1889, Taf. 45.

B. E. Gall 1875.

Der von B. E. GALL geführte englische Schoner „Rupak" trat am 10. Januar 1875 eine Fahrt nach dem Stillen Ozean, von Singapore aus, an [1]). Nachdem er am 30. bei der Insel Gébé angelegt hatte, setzte er zunächst Kurs nach den Palau-Inseln. Von hier aus segelte er nach den Karolinen und traf alsdann am 24. Mai vor Kapingamarangi [Greenwich-Inseln] ein, um hier etwa einen Monat zu bleiben. Mit südlichem Kurs gelangte das Schiff am 12. Juli in die Nähe der Anthony Caen-[Tanga-] Inseln. Eingeborene kamen in ihren Kanus an das Schiff und tauschten Schildpatt, Kokosnüsse u. s. w. gegen Tabak und Perlen aus. Während des Vorbeifahrens an den Visscher- und Gardenijs-Inseln erschien dagegen niemand; aber auch an den Küsten von Neu-Mecklenburg und Neu-Hannover kam GALL nur einige wenige Male mit Eingeborenen in Berührung. Hierauf wurden die Portland- [Tingwon-] Inseln aufgesucht. Die Gruppe bestand aus 4 von einem Riff umgebenen Inseln, so dass es nicht gelang eine Durchfahrt aufzufinden. Am 13. Juli [2]) wurde die einen kegelförmigen Berg tragende Insel La Vandola [Naúna], am 14. die Jesus Maria-Insel [Rambutjo] erreicht. Da es hier nicht gelang einen geeigneten Ankerplatz zu finden, so musste von der Tripangfischerei Abstand genommen werden. In westlicher Richtung weitersegelnd, stiess man auf die kleine San Miguel-Gruppe, in der der „Rupak" von Eingeborenen angegriffen wurde. Bei der Verfolgung geriet ein Teil der Mannschaft, 28 Leute von Jap, in einen Hinterhalt und wurde niedergemacht. Nachdem nochmals Rambutjo besucht worden war, wurden die Admiralitäts-Inseln verlassen. Bald darauf segelte das Schiff an den Anachoreten-, den Hermit- und den Échiquier-Inseln vorbei und gelangte am 25. Juli in die Nähe der Durour-Insel, die mit Kokospalmen bedeckt erschien, auf der aber keine Eingeborene bemerkt werden konnten. Im weiteren Verlauf der Fahrt wurden die Palau- und zahlreiche andere Inseln aufgesucht. Am 13. September 1876 erreichte der „Rupak" den Hafen von Yokohama.

A. J. Langeveldt van Hemert und **P. Swaan** 1875—76 („Soerabaja"-Expedition).

Für das Jahr 1873 war von der Indischen Regierung in Batavia abermals eine Fahrt nach Neu-Guinea unter der Leitung des Residenten von Ternate, S. C. J. W. VAN MUSSCHENBROEK, geplant worden, sie kam aber nicht zustande, da das dazu ausersehene Schiff Havarie erlitt. Infolge des Krieges mit Atjeh, der die Marine stark in Anspruch nahm, konnte zunächst kein Ersatz beschafft werden [3]). Verwirklichung des Gedankens brachte erst das Jahr 1875, indem der unter dem Befehl des Kapt. Lt. z. See P. SWAAN stehende Kriegsdampfer „Soerabaja" für den erwähnten Zweck ausgerüstet wurde. Als Mitleiter dieser Expedition war der Resident von Ternate A. J. LANGEVELDT VAN HEMERT ausersehen worden. Gleich seinen unmittelbaren Vorgängern [4]) war auch diesem Unternehmen die Aufgabe gestellt worden genaue Erkundigungen nach den im niederländischen Anteil von Neu-Guinea obwaltenden politischen Verhältnissen, insbesondere nach den Grenzen der vom Sultan von

1) RUSSELL ROBERTSON. The Caroline Islands. Transact. Asiatic. Soc. of Japan. V. pt. 1. 25th Octb. 1876 to 27th June 1877, Tokyo (reprinted 1888), p. 41—63.

2) Die Datumangaben sind fehlerhaft. Es ist gänzlich ausgeschlossen innerhalb eines Tages von den Anthony Caen-Inseln nach den Admiralitäts-Inseln zu gelangen.

3) P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA. Reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea. 's Gravenhage 1879, p. X.

4) Siehe oben p. 146—150, 159—162.

Tidore abhängigen Gebiete, einzuziehen. Ferner war den Mitgliedern der Expedition, neben der Erforschung der Küsten, ein möglichst weites Eindringen in das Innere vorgeschrieben worden.

Die „Soerabaja" verliess am 12. Oktober 1875 die Reede von Surabaja und traf 7 Tage später in Amboina ein. Da hier ein für den Transport von Lebensmitteln und Kohlen nach der Doré-Bai geeignetes Segelschiff nicht zu beschaffen war, so wurde der auf der Reede liegende Dampfer „Menado" gechartert. Zunächst ging die „Soerabaja" am 30. aber nach Ternate, wo die Ankunft am 31. erfolgte, um die übrigen Teilnehmer an Bord zu nehmen. Es waren dies der Resident A. J. LANGEVELDT VAN HEMERT, die tidorischen Prinzen MAHOMAD TAHER und ABDUL WAHAB mit einem Gefolge von 25 Personen, ODOARDO BECCARI und der Kaufmann A. A. BRUIJN, welchen beiden letztgenannten gestattet worden war die Fahrt mitzumachen.

Die ersten Berichte, die über diese Expedition in die Öffentlichkeit drangen, rührten von BECCARI her [1]). Bald darauf gab C. M. KAN einen Auszug aus dem offiziellen Bericht, begleitet von einer für einen Geographen ungewöhnlich dürftig zu nennenden Karte [2]). Nachdem P. SWAAN Mitteilung über die hydrographischen Arbeiten unter Vorlage der Originalkarte gemacht hatte [3]), wurde schliesslich auch der eigentliche Bericht der Öffentlichkeit übergeben [4]).

Nachdem die Fahrt am 11. November endgültig angetreten worden war, wurde Samaté auf der Insel Salawati drei Tage später erreicht. Hier wurde die Reede vermessen [5]), worauf es mit dem Radja an Bord am 16. nach der Doré-Bai weiterging. Der zunächst vom 17.—22. währende Aufenthalt wurde dazu verwendet, Erkundigungen über die Tributpflichtigkeit der Bevölkerung gegenüber dem Sultan von Tidore einzuziehen und zugleich Mánsinam sowie die auf dem Festlande liegenden Dörfer zu besuchen. Als die Expedition von einem vom 22—24. nach Ansus, an der Südküste von Japen [6]), gemachten Abstecher nach der Doré-Bai zurückkehrte, fand sie den inzwischen eingetroffenen Dampfer „Menado" vor. Am 30. wurde die Fahrt durch den Geelvink-Busen angetreten. Auf den Besuch von Andai folgte eine Landung bei Mōm, wo der Missionar J. H. MEEUWIG wohnte, und darauf an der Warbusi-Bai, in der ein geeigneter Ankerplatz gefunden wurde. Am 31. fand eine Wiederholung des Besuches von Mōm statt, wobei auch der 500—600 m. stromaufwärts liegende Ort aufgesucht wurde [7]).

---

1) Viaggio a bordo del trasporto olandese „Soerabaja". Cosmos di Guido Cora. III. Torino 1875—76, p. 220—221, 349—359, 364—379. — E. H. GIGLIOLI. Odoardo Beccari ed i suoi viaggi. Nuova Antologia di scienze ed arti. XXIII. Roma 1876, p. 333—363.

2) De reis der „Soerabaija" naar Nieuw-Guinea, 11 November 1875 tot 20 Maart 1876. Tijdschr. van het Aardr. Genootsch. II. 1877, p. 175—189, Karte N°. 10.

3) Hydrographische beschrijving der kusten van Nieuw-Guinea en der aangrenzende Vaarwaters behoorende bij de kaart van Nieuw-Guinea tot aan 141° 0' L., l. c. III. 1879, p. 85—92, Karte N°. 10. — Beknopte beschrijving van de wijze, waarop de kaart is samengesteld. ibid. p. 92—97. — Siehe ferner Jaarboek der Kon. Nederlandsche Zeemagt 1875/76, p. 333—335.

4) A. J. LANGEVELDT VAN HEMERT en P. SWAAN. Verslag der reis van het stoomschip Soerabaja naar de Noord- en Westkust van Nieuw-Guinea van November 1875 tot Maart 1876. (P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA. Reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea. 1879, p. 213—342, Karte N°. 1).

5) Reede Samatee-Salwatti. N.kust 1 : 50 000. Schetskaart Lt. t. zee G. DE FREMERY en A. W. F. C. VAN WOERDEN. (Plannen van Ankerplaatsen op Nieuw-Guinea. Batavia [1890], N°. 156).

6) Jappen. Reede Ansoes. 1 : 30 000. Schetskaart Z. M. Soerabaja 1875. (ibid.)

7) Einen geradezu komischen Eindruck macht es VAN HEMERT bei fast jeder Landung die Versicherung abgeben zu hören, dass der Versuch in das Innere einzudringen an den undurchdringlichen Wäldern gescheitert sei und dass es zur Ausführung eines derartigen Planes erst einer Menge Menschen bedürfe, um einigermassen brauchbare Fusspfade zu

Von der Warbusi-Bai aus war am 2. Dezember eine Landung auf der Insel Amberpōn bei dem Dorfe Mangangemé beabsichtigt worden, die aber infolge der heftigen Brandung missglückte. Nach dem Verlassen der Ostküste von Mios Wār wurde in die an der Westküste des Geelvink-Busens liegende Karwān-Bai (2° 12′ 30″ S., 134° 10′ 30″ E.) eingelaufen und hier die Überreste des Dorfes Weror vorgefunden. Nach einer Aufnahme der Bucht [1]) ging es am 5. nach der Insel Rōn, wo die Ankunft in der Mittagstunde erfolgte. Die in der Nähe des Ankerplatzes liegenden Dörfer Jendé [2]), Mana und Siabes bestanden aus 14 Häusern und zählten etwa 300 Einwohner. Sie lebten zur Zeit, gemeinschaftlich mit denjenigen der Landschaft Wandamèn, auf dem Kriegsfusse mit den Bewohnern der Insel Nufōr. Am 7. dampfte die „Soerabaja" in die Wandamèn-Bucht ein und ankerte zunächst vor dem Flüsschen Mendamui. Am folgenden Morgen wurde der Ankerplatz nach dem unter 2° 43′ 30″ S., 134° 34′ 30″ E. liegenden Dorfe Mijé [3]) verlegt. Das Dorf zählte zusammen mit den benachbarten Ortschaften Warasiār, Wasíor und Kambuni [Kamburai] etwa 1200 Seelen. Nachdem am Morgen des 9. die Häuptlinge an Bord gekommen waren, um ihre Anstellungsdekrete in Empfang zu nehmen, wurde gelandet und unter den üblichen Feierlichkeiten ein Wappenpfahl bei Mijé errichtet. Darauf wurde Kurs nach der Südküste von Japen gesetzt und am 12. Surui, das 13 und am 13. Ambai, das 13 Häuser zählte, besucht [4]). In der Nähe des letzterwähnten Ortes wurde abermals ein Wappenschild angebracht. Am 14. dampfte das Schiff nach der unfernen Insel Abéré [Kurudu] und ging vor dem Dorfe Manupu vor Anker [5]). Dieser aus 14 Häusern bestehende Ort wurde am nächsten Morgen besucht. Nach den daselbst eingezogenen Erkundigungen sollten auf dem Eiland noch die 6 weiteren Dörfer Brori, Munubái, Munukwàri, Itindate, Nusendu und Monubóri liegen.

Die Absicht nunmehr einen der Mündungsarme des Mamberomno aufzusuchen, sollte auch diesmal wieder vereitelt werden. Nachdem die „Soerabaja" nämlich in den Abendstunden des 16. vor dem Delta angelangt war, wurde sie während der Nacht durch die östliche Strömung so weit abgetrieben, dass sie sich am nächsten Morgen bereits in der Nähe der drei Arimoa-Inseln, die nach Aussage des Lotsen Kumamba, Riki und Jomi heissen sollten, befand [6]). Am 18. tauchte das Cyclopen-Gebirge, dem der Lotse den einheimischen Namen Jawau andichtete, auf und an dem nämlichen Tage konnte noch in die Humboldt-Bai eingelaufen werden. Zwei Tage später begab die Reisegesellschaft sich in dem Grossboot nach dem in der inneren [Jotĕfa-] Bai liegenden Dorfe Tobadi, in welchem auch dem sogen. Tempel oder Karăwari ein Besuch abgestattet wurde [7]). Am 21. wurde eine Bootfahrt nach der nörd-

---

schaffen. Er gibt damit ein ganz unzutreffendes Bild von dem Charakter der Neu-Guinea-Wälder, die durchweg arm an Unterholz sind. Ausserdem sind die zahlreichen Eingeborenenpfade in ihnen auch von dem europäischen Wanderer zu begehen. Als Promenadenwege können sie freilich nicht bezeichnet werden.

1) Reede Wairoer 1 : 20 000. Schets Z. M. Soerabaja. (Plannen van Ankerplaatsen op Nieuw-Guinea [1890], N°. 156).

2) Nicht Andé wie es in dem Bericht heisst.

3) Nicht Mei.

4) Jappen. Reede Seroei. Z. M. Soerabaja 1875. 1 : 40 000. (Plannen van Ankerplaatsen, N°. 156).

5) Koeroedoe. Ankerpl. bij Manoepoe. Schetskaart Z. M. Soerabaja 1875. 1 : 40 000 (ibid.)

6) Es möge aufs neue daran erinnert werden, dass die Namen in Wirklichkeit lauten Lansutu, Liki und Niru Moār. (Nova Guinea. I, p. 69).

7) In den Berichten erwähnt, aber nicht betreten wurden Ingrās (nicht Djoros) und Ingráu (nicht Ondjerau). Beccari teilt noch (l. c. pag. 369) mit, dass östlich von der Humboldt-Bai die Dörfer Mabo und Tae (lies Thaë) lägen, was ganz zutreffend ist.

lich vom Ankerplatze liegenden Insel Kajó Entsáu [1]) unternommen. Ihre Bewohner taten zwar niemanden etwas zu leide, zeichneten sich aber, wie bei früheren Gelegenheiten, durch dreistes und diebisches Betragen aus. Als die „Soerabaja" abends wieder aus der Bai auslief, fand sie eine immer noch kräftige östliche Strömung vor, so dass es bis zum folgenden Morgen währte, ehe sie die Tanah Merah-Bucht erreichen konnte. Es war zugleich das erste Mal, dass ein Dampfer in diese einlief [2]), doch sollte der Aufenthalt nur von kurzer Dauer sein, da kein Ankergrund gefunden wurde [3]). Von den vier an ihr liegenden Dörfern stiessen mehrere Kanus ab, die auch an das Schiff gelangten. Der offizielle Bericht gibt für diese Bucht den Namen Sadipi, BECCARI jedoch Sadipi-Dorei an, aber beide Bezeichnungen sind den Eingeborenen durchaus unbekannt.

Am 23. wurden die Arimoa-Inseln zum zweitenmale passirt, worauf die „Soerabaja" bereits am nächsten Tage vor dem Dorf Awèk an der Nordküste von Japen vor Anker ging. Nachdem der Korano des Ortes seine Bestallung erhalten hatte und die Reede vermessen worden war, ging es am Morgen des 26. weiter nach Andai. Hier wurde der inzwischen aus dem Arfak-Gebirge berufene Korano von Hatam installirt und beeidigt, ausserdem in der Nähe der Wohnung des Missionars W. H. WOELDERS ein Wappenpfahl errichtet und endlich die Mündung des Andai-Flusses aufgenommen [4]). An dem nämlichen Tage wurde die nur wenige Stunden entfernt liegende Doré-Bai wieder erreicht. Hier wurden die folgenden Tage auf den Bau eines Kohlenschuppens verwendet und am 8. Januar 1876 der Geelvink-Busen endgültig verlassen. Zwei Tage später fiel der Anker an dem Nordufer der unweit der Südküste von Waigëu liegenden Insel Gross-Saúnèk [Saúnèk Bondé]. Am 11. wurde dem aus 10 Häusern bestehendem Dorf Saúnèk [5]), das dem Dorf Napirboi (nicht Kapiboi) auf Waigëu gerade gegenüberliegt, ein Besuch abgestattet. Nach Vermessung der Reede [6]) und der am Strande vorgenommenen Errichtung eines Wappenpfahles, dampfte die „Soerabaja" am 13. in westlicher Richtung weiter durch die Sagewin-Strasse, nahm darauf Kurs nach der Nordküste von Misol, um vor dem aus 6 Häusern bestehenden und etwa 150 Seelen zählenden Dorfe Gu zu ankern. Am 15. wurde die Fahrt nach dem benachbarten, westlich liegenden Kasim, dem gegenwärtigen Wohnsitz des Radja von Waigama, fortgesetzt. Der Ort bestand aus 10 Häusern nebst einer Moschee, während das noch weiter westlich gelegene Fagéu nur 5 Häuser mit 40—50 Einwohnern besitzen sollte [7]). Am Morgen des 16. wurde nach der Südküste von Misol gedampft und der an der Südostecke liegende Wohnsitz des Radja von Misol, Lilinta [8]), aufgesucht. In dem offiziellen Berichte haben noch die beiden

1) Nicht Unsau, wie es in dem Berichte heisst. BECCARI hat auf der Karte (Taf. XI) ein Dorf Embi auf dem gegenüberliegenden Festland eingetragen und ausserdem ein Dorf Pagai auf der westlich vom Kap Caillié befindlichen Landzunge. In Wirklichkeit ist ein solches nur an der letzterwähnten Stelle vorhanden, welches aber Kajó Jenbí heisst. Die westlich von den Kajó-Inseln liegende Einbuchtung nannte BECCARI Baia della Voglia.

2) Es ist dies die von J. DUMONT D'URVILLE Anse Io genannte Bai. (Nova Guinea. I, p. 331).

3) Aus diesem Grunde wurde sie von BECCARI Baia del Disinganno genannt.

4) Ankerplaats bij Andai. 1 : 40 000. Schetskaart Z. M. Soerabaja 1875. (Plannen van Ankerplaatsen op Nieuw-Guinea. [1890], N°. 156)., auch Ankerplaatsen op de Noordkust van Nieuw-Guinea. II. 's Gravenhage 1903. N°. 199—8).

5) Dies ist die allgemein übliche Bezeichnung, in Wirklichkeit heisst das Dorf Wéem (F. S. A. DE CLERCQ. De West- en Noordkust van Nederl. Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Ned. Ardr. Gen. (2) X. 1893, p. 175).

6) Ankerplaats bij Saonek. 1 : 30 000. Z. M. Soerabaja 1876 (Plannen van Ankerplaatsen, N°. 156).

7) Vier Jahre zuvor war dies noch der Hauptort gewesen. (s. oben, p. 160).

8) Der einheimische Name des Ortes ist Sèl Palèket. (Nova Guinea. I, p. 157).

übrigen in der Südküste gelegenen Dörfer Kamta und Tantanlap, die aber in Wirklichkeit Gam Tá und Fafanlap heissen, Erwähnung gefunden. Mit dem Radja an Bord, trat die „Soerabaja" am 18. ihre Weiterfahrt nach dem Mac Cluer-Golf an und traf am folgenden Morgen vor Ati-Ati ein. Am 20. wurde dem kaum 300 Seelen zählenden Ort ein Besuch abgestattet und alsdann nach dem an der Sekār-Bai liegenden Dorf Sisir weitergedampft. Am 22. gelangte das Schiff nach dem an der Arguni-Bucht liegenden, aus 10 Häusern bestehenden Dorf Arguni. Nach der Angabe des dortigen Iman lauteten die Namen der weiter östlich an der Südküste des Mac Cluer-Golfs liegenden Ortschaften: Foril, Dorimba, Goras, Ruruba und Omombarái. Der am 23. unternommene Versuch bis zum letzterwähnten Dorfe vorzudringen, misslang der Untiefen wegen, so dass die „Soerabaja" gezwungen war 2 Seemeilen westlich von Drèmbang [Dorimba] umzukehren.

Am 24. wurde der Mac Cluer-Golf verlassen, um nunmehr die so gut wie unbekannten Buchten der südlich von der Sélé-Strasse liegenden Beráu-Küste aufzusuchen. Es gelang, der vielen Untiefen wegen, jedoch nicht sich dieser zu nähern und da einzwischen auch der Gesundheitszustand der Bemannung infolge des Auftretens der Beri-Beri sich verschlechtert hatte, wurde über Gisser nach Amboina gedampft, wo die Ankunft am 29. Januar erfolgte. Die Kranken wurden ins Lazarett geschafft, zugleich aber verliess auch BECCARI das Schiff [1]).

Erst am 14. Februar wurde es der „Soerabaja" ermöglicht aufs neue auszulaufen. Nach einem kurzen abermaligen Besuch von Gisser wurde nach der Sebĕkōr-Bai, an der Westküste von Neu-Guinea, Kurs gesetzt. Die Ankunft erfolgte hier vor der Insel Fáur am 19. und, da sie mit dem Geburtstage des Königs zusammenfiel, wurde der Karas-Gruppe der Name Koning Willem III-Eilanden gegeben, der aber ebensowenig Anklang finden sollte, als die 3 Jahre früher vorgeschlagene Bezeichnung Carlo Alberto-Archipel [2]). Am 20. dampfte das Schiff in südlicher Richtung weiter, blieb über Nacht vor dem Eingang der Nautilus-Strasse liegen, um sie am Morgen des 21. zu durchfahren und vor dem Dorf Manganitu an der Nordküste der Insel Adi, dem Wohnsitz des Radja, vor Anker zu gehen. Fünf Eingeborene verfügten sich alsbald an Bord, um zu bekunden, dass, als im verflossenen Monat der grösste Teil der Bevölkerung auf den Tripangfang ausgegangen war, eine aus 10 Prauen bestehende Hongiflotte erschienen sei, deren Bemannung — Leute von Patimuni, Kapáur und den Karas-Inseln — die Zurückgebliebenen, soweit sie nicht niedergemacht worden waren, in die Skaverei weggeführt habe. Der Radja war mit der Mehrzahl der ihm gebliebenen Untertanen nach dem östlich vom Kap Van den Bosch liegenden Karawawi übergesiedelt.

Am 22. setzte die „Soerabaja" ihre Fahrt nach Namatote fort und ging unweit der Stelle, auf der früher das Dorf, von dem nur spärliche Überreste sich vorfanden, gelegen hatte, vor Anker. Am folgenden Tage ging es den Inseln Seméu und Mawara entlang nach der Triton-Bai bis zu der Einbuchtung, an der die ehemalige Niederlassung lag. Nur mit Mühe gelang es nach der Landung am 24. sich einen Weg durch die Wildnis zu bahnen und die Überreste des Forts Du Bus aufzuspüren. Bei dieser Gelegenheit wurde in Erfahrung gebracht, dass in der Umgegend nur ein Dorf namens Uwamarum vorhanden sei [3]). Hierauf

1) BECCARI begab sich von Amboina nach Ternate, wo er sich am 13. März auf dem Postdampfer nach Java einschiffte, um von dort nach Genua zurückzukehren. 2) Siehe oben p. 156.

3) Man wird sich entsinnen, dass MIKLUCHO MACLAY zwei Jahre vorher ein Dorf Nangaura angetroffen hatte. (s. oben p. 186).

wurde die Triton-Bai wieder verlassen, den Inseln Aiduma und Kajú Mérah entlang gedampft bis nach Lakahia und hier am Morgen des 25. geankert. Die Insel war unbewohnt, da der Radja sich nebst seinen Untertanen auf dem Festlande niedergelassen hatte. Als nun der dorthin, nach Ola gesandte Lotse mit ihm an Bord zurückkehrte, machte der Mann sich, infolge eines unaufgeklärten Umstandes, sogleich wieder aus dem Staube. So bequemten sich VAN HEMERT und SWAAN dazu ihn persönlich in Ola aufzusuchen, ohne ihn indessen anzutreffen. Ausser dieser aus 5 Häusern bestehenden Ortschaft befanden sich in der Umgegend noch die Dörfer Waimata mit 2, Nalèsa mit 3, Bái mit 4 und Biru mit 20 Häusern.

Am 27. wurde auf Lakahia ein Wappenpfahl errichtet [1]); die bei dieser Gelegenheit am Strande gesammelten Kohlen erwiesen sich für die Heizung des Kessels untauglich. Noch an demselben Tage wurde Kurs nach den Aru-Inseln gesetzt, um auf Dobo Kohlen einzunehmen, worauf am 4. März wieder ausgelaufen wurde. Des stürmischen Wetters wegen musste davon abgesehen werden die Mündung des Utanata aufzusuchen, und des unzureichenden Kohlenvorrates wegen musste auch auf die Fortsetzung der Fahrt nach der Südküste bis 141° E. verzichtet werden. Nach einem von 13. bis 17. währenden Aufenthalt auf der Reede von Amboina ging die „Soerabaja" nach Ternate ab, wo sie am Vormittage des 20. eintraf.

P. C. L. Hartog 1875—76.

Der von Kapt. P. C. L. HARTOG geführte „Egeron" der Dampfschiff-Reederei „Banda" unternahm in den Jahren 1875—76 drei Fahrten nach der Südwestküste von Neu-Guinea, den Papuanischen Inseln, den Südost- und Südwest-Inseln sowie nach Rotti und Timor, über welche genauere Daten nicht vorliegen. Die erste dieser Reisen führte zu der Entdeckung der Egeron-Strasse zwischen den Inseln Selaru und Jamdena [2]). Ausser einigen an der Südwestküste von Neu-Guinea liegenden, aber nicht näher bezeichneten Plätzen, wurde auch die Südküste des Mac Cluer-Golfs besucht und dabei bemerkt, dass die dortige auf 12000 Seelen zu schätzende Bevölkerung sich auf etwa 40 Dörfer verteile [3]).

Seine dritte Reise trat der „Egeron" am 15. Juli 1876 von Surabaja aus an, um über Bima, Makassar, Amboina, Banda und Gisser nach dem Mac Cluer-Golf zu dampfen, wo er in der Sekar-Bai vor Anker ging. Der Chinese GANG ENGKIAT, der hier zum Verwalter einer Faktorei in Kapituār eingesetzt worden war, verlud 200 Pikul Massoi, einige Pikul Kulit Lawan sowie Perlmutter und Schildpatt im Gesamtwerte von etwa 4500 Gulden. Darauf segelte das Schiff nach Sĕkru [Skru], das an der Westküste gegenüber der Insel Pandjang liegt, wo Waren im Werte von etwa 3100 fl., darunter 135 Pikul Muskatnuss, eingenommen wurden. Nach einem Besuche der Kei-, Aru- sowie von einigen der Südwest-Inseln, ferner von Dilly auf Timor und Makassar kehrte der „Egeron" nach Surabaja zurück [4]).

1) Er wurde bald darauf wieder vernichtet. (Koloniaal Verslag 1878, p. 28).

2) Es ist oben (p. 87) bemerkt worden, dass wahrscheinlich F. M. CARSJENS diese Meerenge bereits 1854 auf einem Boote durchfahren hat.

3) [P. J. VETH]. De reis met het stoomschip Egeron. Tijdschr. Aardr. Genootsch. II. Amsterdam 1877, p. 68—70.

4) P. C. L. HARTOG. Verslag van de 3de reis van het stoomschip „Egeron" en het voorstel tot het openen eener geregelde stoomvaart op de Zuid-Wester-, de Zuid-Ooster-Eilanden en Nieuw-Guinea, benevens de Philippijnsche Eilanden, eerbiedig ingediend aan Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië. Soerabaia 1876, p. 3—5. — [C. M. KAN]. Tweede en derde reis der „Egeron". Tijdschr. Aardr. Genootsch. II, p. 317—319. — [P. J. VETH and C. M. KAN]. Voyages of the Steamer „Egeron" in the Indian Archipelago, including the Discovery of Strait Egeron, in the Tenimber or Timor Laut Islands. Journ. R. Geogr. Soc. XLVIII. 1878, p. 294—301. — Koloniaal Verslag 1877 's Gravenhage, p. 36. — [Verslag van de Handelsvereeniging te Soerabaja]. Tijdschr. voor Nederl. Indië. 1876. I, p. 391—396.

In einer an den Generalgouverneur gerichteten Eingabe suchte HARTOG, namens seiner Reederei, um einen jährlichen Zuschuss von 48000 fl. nach, um eine regelmässige Dampferverbindung zwischen Java, West-Neu-Guinea und Port Darwin an der Nordwestküste von Australien ins Leben zu rufen. Dieses Unternehmen kam nicht zustande, vielmehr ging das genannte Dampfschiff noch in demselben Jahre in den Besitz der „Internationale Credict- en Handelsvereeniging Rotterdam" zu Surabaja über [1]).

George Brown 1875—76.

In der Sitzung des Exekutiv-Ausschusses des Mission Board der Australasian Wesleyan Methodist Missionary Society vom 6. September 1874 wurde der Beschluss gefasst die Tätigkeit der Mission auf Neu-Pommern, Neu-Mecklenburg und die umliegenden Inseln auszudehnen. Der mit der Leitung betraute Geistliche GEORGE BROWN verliess Ende April 1875 auf der Brigg „John Wesley" Port Jackson, um, nach einem Besuche der Viti-Inseln, Samoa und Rotumah, in Begleitung von W. FLETCHER und 10 Missionsgehülfen (teachers) am 15. August im Hunter-Hafen [2]) [Balanawang] auf Neu-Lauenburg [Duke of York-Insel] zu landen [3]). Später folgte noch ein Geistlicher mit 7 Missionsgehülfen von den Viti-Inseln. Von diesen Hülfskräften wurden 5 auf Neu-Lauenburg, 7 auf Neu-Pommern und 4 auf Neu-Mecklenburg eingesetzt. Im Januar 1876 konnte das erste Kirchlein zu Molot auf Neu-Lauenburg eröffnet werden.

Der zunächst bis zum 31. August 1876 währende Aufenthalt gab BROWN Gelegenheit eine Reihe von Fahrten zu unternehmen, die zur Erweiterung unserer bisherigen Kenntnis dieser Inselgruppe führen sollten [4]). Besucht wurden von Port Hunter aus Küstenteile von Neu-Lauenburg und die umliegenden Inseln Makadau [5]), Ulu [Mauke, Pig-Insel], Utuan, Mioko [6]) und Mualim [Muarlin]. Ferner unternahm BROWN nicht allein Küstenfahrten längs des nordöstlich von Neu-Lauenburg liegenden Teiles von Neu-Mecklenburg, sondern er war auch der erste, der diese Insel durchquerte. Von Kalil (3° 54′ S., 152° 41′ E.) aus wanderte er im Bett des Flusses Matakin stromauf und erreichte innerhalb eines Tages nach einem steilen Anstieg eine in etwas über 2500 feet liegende Hochfläche, von wo aus das an der Nordostküste liegende Dorf Kudu-Kudu erreicht wurde [7]).

Von Neu-Pommern nahm BROWN die ganze Ostküste vom Kap Orford-Nordspitze und

---

1) Tijdschrift voor Nederl. Indië 1876. II, p. 495.

2) Hier wurde in dem Dorfe Kinawanua im Mai 1877 die Hauptstation errichtet, welche 1899 nach der Insel Ulu verlegt wurde. (H. FELLMANN. Statistik der Methodistischen Mission im Bismarck-Archipel. Deutsches Kolonialblatt. XVII. Berlin 1908, p. 655).

3) JOHN BICKFORD. Christian Work in Australasia: with Notes on the Settlement and Progress of the Colonies. London [1878], p. 328, 329. — H. FELLMANN. Das methodistische Missionswerk im Bismarckarchipel. Allgem. Missions-Zeitschr. XXXII. Berlin 1905, p. 30—42, 63—82. — B. DANKS. A Brief History of New Britain Mission. Sydney 1901 (unzugänglich).

4) GEORGE BROWN. Notes on the Duke of York Group, New Britain and New Ireland. Journal R. Geogr. Soc. XLVII. 1877, p. 137—150. — H. G[REFFRATH]. Der Missionär G. Brown auf Neu-Britannien und Neu-Irland. Globus. XXXI. 1877, p. 79—80. — Petermanns Mittlg. XXIII. 1877, p. 41—42.

5) Gewöhnlich Makada geschrieben. Der an der gegenüberliegenden Küste von Neu-Lauenburg liegende Makadau-Hafen erhielt den Namen Ferguson-Hafen.

6) Der zwischen ihr und der Südküste von Neu-Lauenburg befindliche Mioko-Hafen erhielt den Namen Wesley-Hafen.

7) BROWNS Annahme, dass Neu-Mecklenburg bei Kurumut (3° 43′ S., 152° 27′ E.) eine Breite von nur 1 Seemeile besitze, hat sich nicht bestätigt.

der Weiten [Spacious-] Bucht[1]) ab bis zu dem an der Nordküste liegenden Weber-Hafen [Ataliklikun-Bai] in Augenschein. Auf der Neu-Lauenburg gerade gegenüberliegenden Krater-Halbinsel bestieg er den Krater des Ta Wur-Wur [Kaije], der zwischen der „Mutter" und der „Süd-Tochter" [2]) liegt und der sich im Solfatarenzustand befand. Besonders verdient hat BROWN sich dadurch gemacht, dass er in Gemeinschaft mit JAMES COCKERELL eine reichhaltige zoologische Sammlung zusammenbrachte, die sehr bald Bearbeiter fand [3]). Von weit geringerer Bedeutung waren die gesammelten Gesteine und Mineralien [4]).

Mitte Oktober 1876 traf BROWN zu zeitweiligem Aufenthalt wieder in Sydney ein.

Baken in der Torres-Strasse 1875.

Nachdem im Jahre 1874 auf verschiedenen Inseln (Hope-, Cole-, Howick-, Pipon- und Claremont-Inseln), die an den Zugängen zur Torres-Strasse liegen, Baken errichtet worden waren, ging man 1875 dazu über solche in der Torres-Strasse selbst, und zwar an den Zugängen zu dem von allen Schiffen fast ausschliesslich benutzten Prince of Wales-Kanal und in diesem selbst anzubringen. Dies geschah auf dem Ipili-, dem X-, Z-, NW- und R-Riff [5]).

E. Hernsheim und **Blohm** 1875.

Die Kapitäne E. HERNSHEIM und BLOHM suchten mit ihren Schiffen im Jahre 1875 die Neu-Lauenburg-Gruppe auf und fertigten von ihr eine Karte an, die in L. FRIEDERICHSEN einen Bearbeiter fand [6]).

Kapt. **Bowman** 1875.

Am 31. Juli 1875 wurde vom Topp der Brigg „Rita", Kapt. BOWMAN, Brandung bemerkt, die bald darauf auch vom Deck aus gesehen wurde. Das nordwestlich von der Crown-Insel liegende Riff erstreckt sich in N-S. 6 Seemeilen, in E-W. 2 Seemeilen [7]). Die Mitte lag in 4° 55′ S., 146° 42′ E. P. SPRIGADE und M. MOISEL haben auf ihrer Karte dieses Riff mit einem Fragezeichen versehen [8]). Es unterliegt jedoch geringem Zweifel, dass es wirklich besteht, und zwar dürfte es mit dem auf dem „Herald of the Morning" 1868 unter 4° 50′ S., 146° 48′ E. beobachteten identisch sein [9]).

---

1) Jetzt Grosse Bucht genannt. (P. SPRIGADE und M. MOISEL Grosser Deutscher Kolonial-Atlas. Ergzgs-Lief 1. 1909, N°. 27).

2) Nicht Nordwest-Tochter, wie BROWN schreibt.

3) EDW. R. ALSTON, H. W. BATES, ARTH. G. BUTLER, O. P. CAMBRIDGE, G. E. DOBSON, F. D. GODMAN, ALB. GÜNTHER, EDW. J. MIERS, O. SALVIN und P. L. SCLATER. (Proceed. Zoolog. Soc. London 1877, p. 96—151, 282—287, 743—744., 1878, p. 2, 289—290, 670—673., 1879, p. 155—160, 416—451, 652—655).

4) A. LIVERSIDGE. Rocks from New Britain and New Ireland. Journ. and Proceed. R. Soc. N. S. Wales. XVI. 1882. Sydney 1883, p. 50.

5) Nautical Notices. Nautical Magazine. XLIV. 1875, p. 257, 611. — Balissage de récifs et d'îles (côte N.E. et détroit de Torrès). Ann. hydrogr. XXXVIII. 1875, p. 475.

6) Bemerkungen zu der Karte der Duke-of-York Inselgruppe auf Taf. 6. Mittlg. Geogr. Gesellsch. 1876—77. Hamburg 1878, p. 343.

7) Lage des Riffes Rita, östlich von Neu-Guinea, nahe [sic!] bei der Insel Neu-Britannien. Nachr. f. Seefahrer. VIII. Berlin 1877, p. 258 (N°. 712).

8) Grosser Deutscher Kolonial-Atlas. N°. 26. 1902., auch Ergänzungs-Lieferung I. 1909.

9) S. oben. p. 137.

W. T. Cotton 1875.

Die englische Jacht „Gohawk", Kapt. W. T. COTTON, segelte im Jahre 1875 im Nordosten von Misol über eine Untiefe, Hesketh-Untiefe genannt, auf der 5 m. Wasser stand und deren Lage zu 1° 38′ S., 130° 28′ E. bestimmt wurde [1]).

Charles Dudfield 1875.

Kapt. DUDFIELD entdeckte 1875 in der östlichen Einfahrt der Torres-Strasse, in 10° 30′ S., 142° 50′ E. die Dudfield-Klippe [2]). Ihre Lage ist indessen noch zweifelhaft [3]).

Kapt. **Hannah** 1875.

Nach einer Mitteilung von Kapt. HANNAH befindet sich 7 Seemeilen ENE ½ E. von der südöstlichsten Bourke-Insel eine Sandbank — Hannah-Bank —, die vielfach als Station für den Tripangfang benutzt wird [4]).

Octavius C. Stone 1875—76.

Als STONE von der Fahrt nach dem Mai Kusa wieder in Somerset eintraf, lag der „Chevert" auf der Reede. Es gelang ihm LAWRENCE HARGRAVE, PETTERD und KENDAL BROADBENT für sein Unternehmen zu gewinnen, doch musste er sich noch bis zum 19. Oktober gedulden, ehe der Dampfer „Bowen" mit seinen Ausrüstungsgegenständen von Sydney eintraf. Zwei Tage später konnte die Reisegesellschaft auf dem ihr zur Verfügung gestellten „Ellengowan" auslaufen. Nach einem Besuche von Érupa [Village-Insel] und Érub [Darnley-Insel] wurde Kurs nach dem Hall-Sund gesetzt und die Yule-Insel besucht. Am 29. ging der Dampfer in Port Moresby vor dem Dorfe Hanuabada, wo sich die unter der Leitung von W. G. LAWES stehende Missionsstation befand, vor Anker. Am 8. November bestieg STONE den in der Nähe befindlichen, 740 feet hohen Tapaharti, und am folgenden Tage unternahm er eine Bootfahrt nach dem Fairfax-Hafen, bei welcher Gelegenheit die im nördlichen Teile des Moresby-Hafens liegende Insel Tatana mit dem Dorfe Pori besucht wurde. Einen Tage später unternahm STONE gemeinschaftlich mit W. G. LAWES den ersten Marsch nach dem Fluss Laloki, von dem sie abends wieder zurückkehrten [5]). Am 22. November wurde von beiden ein etwas weiterer Ausflug, diesmal in östlicher Richtung, angetreten, auf dem zuerst das in 670 feet Höhe liegende, aus 5 Häusern bestehende Dorf Omani in der Landschaft Koiari [Koiali] besucht wurde. Am nächsten Tage führte der Weg über Ipikari [Epakari], das zuerst als Munikaira bezeichnet worden war, nach Muninima, von welchem letztgenannten Dorfe der Rückmarsch

---

1) Lage der Hesketh-Untiefe zwischen der Insel Mysole und Neu-Guinea. Nachr. f. Seefahrer. VII. Berlin 1876, p. 174—175 (N°. 542) aus Hydrogr. Notice. London 1876, N°. 20. — Auf der niederländischen Seekarte (Moluksche Archipel. 's Gravenhage 1901, N°. 145) findet sie sich in 1° 31½ S., 130° 22′ E.

2) Lage einer Klippe (Dutfield) in der östlichen Einfahrt der Torres-Strasse. Nachr. f. Seefahrer. VII. 1876, p. 74 (N°. 245).

3) Australia Directory. II. 6th ed. 1907, p. 527.

4) Lage einer Sandbank östlich der Bourke Isles. Nachr. f. Seefahrer. VII. 1876, p. 75 (N°. 246). — Australia Directory. II. 6th ed. London 1907, p. 525.

5) Letter from OCTAVIUS C. STONE on his recent Explorations in the Interior of New Guinea. Proceed. R. Geogr. Soc. XX. London 1875, p. 266—272. — OCTAVIUS C. STONE. Description of the Country and Natives of Port Moresby and Neighbourhood, New Guinea. Journal R. Geogr. Soc. XLVI. 1876, p. 34—62. — OCTAVIUS C. STONE. A Few Months in New Guinea. London 1880, p. 13—87. — W. G. LAWES. Port Moresby. Chronicle London Missionary Society 1876, p. 98.

am 27. angetreten wurde [2]). Am 30. fuhren STONE und HARGRAVE in einem Boote nach den im Südosten von Port Moresby liegenden Küstendörfern Papakori und Pari. Hinter dem erstgenannten erhob sich der 400 feet hohe Patsiri. Nach einem Besuch der unbewohnten Locol-Insel [Manupata] erfolgte die Heimkehr. Der letzte weitere Ausflug, am 7. Dezember, an dem wiederum W. G. LAWES teilnahm [3]), galt nochmals dem Laloki. Nach Überschreitung des Flusses gelangte die Reisegesellschaft nach dem Dorfe Momili und von hier aus wurde das in 1000 feet Höhe am Abhang des Wetura [Vetura] liegende Dorf Keninimu [4]) besucht. Am 9. Dezember wurde der Marsch den Bergen entlang fortgesetzt bis zu den Dörfern Mata Goro-Goro und Farunumu [5]), die etwa 25 miles von Port Moresby — in der Luftlinie — entfernt liegen. Von hier aus liessen sich deutlich zwei nebeneinanderliegende, nur durch eine Schlucht getrennte Gipfel des Owen Stanley-Gebirges unterscheiden. Als Name des östlichen wurde Bitoka, als derjenige des westlichen Birika genannt. Als die Expedition am 16. wieder in Port Moresby eintraf, lag das Kriegsschiff „Conflict" auf der Reede, das den Auftrag erhalten hatte sich nach dem Wohlergehen der Reisenden zu erkundigen. Am 1. Januar 1876 wurde noch eine Bootfahrt nach dem Dorf Baruni am Fairfax-Hafen unternommen und dann begannen die Vorbereitungen für die Abreise. Am 20. traf der „Ellengowan ein, um STONE nebst seinen Gefährten wieder aufzunehmen. Auf der Rückfahrt landeten sie abermals auf der Yule-Insel, auf der sich diesmal Dr. JAMES und K. THORNGREN aufhielten, worauf das Schiff am 2. Februar Somerset erreichte.

Andrew Goldie 1876.

Der Naturaliensammler ANDREW GOLDIE gelangte im Jahre 1876 zuerst nach Neu-Guinea, um im Auftrage des Gartenkünstlers S. B. WILLIAMS in Londen Pflanzen zu sammeln. Am Anfang des genannten Jahres bot sich ihm zunächst die Gelegenheit auf dem Missionsdampfer „Ellengowan", von Somerset aus, einige Inseln der Torres-Strasse, namentlich die Darnley- und die Murray-Insel zu besuchen. Im März wurde ihm alsdann ermöglicht, ebenfalls von Somerset aus, nach Port Moresby zu gelangen, dessen Umgebung er für seine Zwecke in einem Umkreise von 10 miles durchwanderte. Fieberanfälle zwangen ihn Somerset aufs neue aufzusuchen.

Zum dritten Male verliess GOLDIE diesen Ort, um, nach kurzem Aufenthalt in Port Moresby, am 12. Juni mit W. G. LAWES und dem Missionsarzt W. Y. TURNER an einer Fahrt nach Hula und Kerepunu teilzunehmen. Nach der am 22. erfolgten Rückkehr, setzte er seine Tätigkeit in der Umgebung von Port Moresby fort, bis ihn die Malaria aufs neue ergriff und zum Verlassen von Neu-Guinea zwang. Über Somerset traf er im Dezember in Sydney ein [6]).

1) R. B. SHARPE. Mr. O. C. Stone's Expedition to New Guinea. Nature XIV. London 1876, p. 338—339. — OCTAVIUS C. STONE. A Few Months in New Guinea, p. 88—236.

2) OCTAVIUS C. STONE. l. c. — W. G. LAWES. Omani and its inhabitants. — The village of Epakari. Chronicle London Missionary Soc. 1876, p. 98—100.

3) W. G. LAWES. Third Journey. ibid. p. 101—103.

4) Nach W. G. LAWES ist dies Palumu, das allgemein Munikaihila genannt wird.

5) Nach W. G. LAWES Mata Kolo-Kolo und Keninimu.

6) Sydney Morning Herald, 30th December 1876. Hieraus Petermanns Mittlg. XXIII. 1877, p. 192. — Boll. Soc. Geogr. Ital. (2) II. Roma 1877, p. 258. — HENRY GREFFRATH. Neueste Nachrichten über Australien, Neu-Guinea und Lord Howe's Island. Zeitschr. Gesellsch. f. Erdkunde. XII. Berlin 1877, p. 151—153.

Robert Brew 1876.

ROBERT BREW, der mit Perlfischerei in der Torres-Strasse beschäftigt war, hatte im Jahre 1876 Gelegenheit auch die Südküste von Neu-Guinea zu besuchen[1]). Auf einer dieser gemeinsam mit Kapt. CHARLES DUDFIELD unternommenen Fahrten segelte er von der Thursday-Insel über Boigu [Talbot-Insel] nach der Mündung des Mai Kusa, von wo aus er in westlicher Richtung[2]) nach der 16 miles entfernten Mündung[3]) eines anderen Stromes gelangte, den er zu Ehren von H. M. CHESTER Chester-Fluss nannte[4]). Als er diesen etwa 20—25 miles stromaufwärts ruderte, gewann er die Überzeugung, dass das zu beiden Seiten liegende Land für die Kultur von Zucker, Reis, Baumwolle und Mais besonders geeignet sei. „Thousands and thousands of acres could be cultivated with very little trouble". Wie jedoch aus den späteren Untersuchungen von C. E. STRODE HALL hervorgeht[5]), hat BREW sich überhaupt grobe Fehler in seiner Darstellung zu Schulden kommen lassen.

Wenige Monate später rüstete BREW ein Walboot aus, um auf diesem die Südküste zwischen Boigu und der Prins Frederik Hendrik-Insel zu untersuchen. Er will bei dieser Gelegenheit ein etwa 110 miles NW. von der Delivrance-Insel unter etwa 8° 10' S. liegendes Eiland entdeckt haben, dem er den Namen Discovery-Insel gab. Sie ist jedoch nichts anderes als die seit Jahrhunderten bekannte Fledermaus-Insel [Habéke].

Kapt. **Mac Connachy** 1876.

Die Bark „Moneta", Kapt. MAC CONNACHY, berührte auf ihrer Fahrt durch den Prince of Wales-Kanal im Jahre 1876 ein bisher unbekanntes Riff, das ungefähr 1 mile westlich von der Goode-Insel [Palilug] unter etwa 10° 33' S., 142° 8' 15" E. liegen sollte[6]). Später stellte sich heraus, dass diese Angabe auf einem Irrtum beruhte[7]).

Kapt. **Pearn** 1876.

Kapt. PEARN vom Schoner „Io" entdeckte im Jahre 1876 auf einer Fahrt durch die Torres-Strasse im SSW. von der Halfway Islet (!) das unter 11° 25' S., 142° 57½ E.[8]) liegende Pearn-Riff[9]).

---

1) ROBERT BREW. Explorations while Pearl-shelling in Torres Straits. Proceed. Geogr. Soc. of Australasia, N. S. Wales and Victorian Branches. II. Sydney 1885, p. 87—96., auch Petermanns Mittlg. XXX. 1884, p. 435, wo er irrigerweise ROBERT DREW genannt wird. Die Angabe, dass die Fahrt 1883 unternommen worden sei, ist ebensowenig zutreffend. In dem, am 1. Juli 1884 verlesenen Aufsatz heisst es (l. c. pag. 87), dass er die Reise „some years ago" gemacht habe. In dem Protokoll der Vorstandssitzung vom nämlichen Tage, an der auch BREW teilnahm, steht (l. c. pag. 163) seine Erklärung, dass die Fahrt „about eight years ago" stattgefunden habe.

2) Nicht in nördlicher Richtung wie BREW angibt.

3) Die Entfernung beträgt nicht einmal 10 miles.

4) Wasu Kusa der Eingeborenen.

5) The Mai Cussa. Report of the Special Commissioner for 1888. London March 1889, p. 71 (Colonial Report N°. 45. Brit. New Guinea. C. 5620—3).

6) Récif dans le canal Prince-de-Galles (détroit de Torrès) Annales Hydrogr. XXXIX. 1876, p. 125. — Torres Strait—Prince of Wales Channel. Nautical Magazine XLV. 1876, p. 570.

7) Non-existence du récif Moneta (détroit de Torrès). Annonce hydrogr. Paris 1882. 10/55. — CHÜDEN fand die Angabe des Hafenmeisters von Brisbane, dass die Untiefe nicht existire, bestätigt. Nachrichten f. Seefahrer. XII. 1881 N°. 31/817., und J. P. MACLEAR, dessen Wahrnemung damit übereinstimmte, hielt es für wahrscheinlich, dass die „Moneta" auf den nördlicher liegenden Harrison-Felsen gestossen sei. (Nachrichten f. Seefahrer. XIII. 1882 N°. 3/89). Über den Harrison-, oder richtiger Canon Harrison-Felsen s. Nachr. f. Seef. X. 1879, N°. 1080.

8) Inner Route to Torres Strait. Nautical Magazine. XLV. 1876, p. 1036.

9) 11° 26' S., 142° 56' E. nach neueren Angaben. (Australia Directory. II. 6th ed. London 1907, p. 239).

Feuerschiff in der Torres-Strasse 1876.

Um die Zufahrt nach der Torres-Strasse auf dem Wege längs der Inneren Route zu erleichtern, wurde im Jahre 1876 ein Feuerschiff in der Nähe der Piper-Inseln unter 12° 14′ S., 143° 15′ E., verankert [1]).

A. A. Bruijn 1876.

Im Januar 1876 unternahm A. A. BRUIJN aus Ternate einen Jagdausflug nach dem im Arfak-Gebirge liegenden Hatam. Wie W. H. WOELDERS mitteilt [2]), hatte er einen grossen Teil der Bewohner von Andai mitgenommen, so dass die Reisegesellschaft insgesamt 120 Personen zählte [2]).

J. E. Teysmann 1876.

Auf der Reise, die J. E. TEYSMANN am 12. Mai 1876 von Batavia aus nach den Molukken antrat, um Pflanzensammlungen anzulegen, besuchte er auch die Insel Misol, weshalb wir sie nicht unerwähnt lassen können. Nachdem er am 7. Juni in Amboina angelangt war, dampfte er am 16. Juli auf dem Regierungsdampfer „Anjer", Kapt. BURMEISTER wieder aus, um zunächst Sula Bèsi aufzusuchen. Nach einem Besuch der Insel Buru gelangte er am 16. August nach Wahai auf Ceram, das zwei Tage später verlassen wurde, um am 19. vor Kasim, dem Hauptort der Landschaft Waigama, einzutreffen. Am 27. wurde eine Bootfahrt auf dem östlich von Kasim mündenden Fluss Fagéu, den TEYSMANN Fakal nennt und an dessen Ufern er hohe Korallenkalkfelsen fand, unternommen. Am 30. wurde die Rückfahrt über Wahai angetreten, und am 2. September ging der Dampfer auf der Reede von Amboina wieder vor Anker. Am 28. November kehrte TEYSMANN nach Batavia zurück [3]).

Le Borgne de Kerambosker 1876.

Der vom Kapitän LE BORGNE DE KERAMBOSKER befehligte Aviso „Coëtlogon" war im Jahre 1874 von Frankreich nach Neu-Kaledonien gesandt worden [4]). Auf der 1876 angetretenen Rückfahrt wurde zunächst der Weg durch die Torres-Strasse eingeschlagen und vor Somerset geankert. Am 16. August dampfte das Schiff durch den Prince of Wales-Kanal aus [5]). Am 21. kam die Südwestküste von Neu-Guinea mit dem Kap Kafura in Sicht. Zwei Tage später ging es durch die Sagewin-Strasse, und am 25. lief der „Coëtlogon" in die Doré-Bai ein, um hier bis zum 27. zu bleiben [6]). Über Amboina, Timor und Java wurde die Heimfahrt fortgesetzt. Unerklärt ist geblieben, zu welchem Zwecke das Schiff die Doré-Bai aufsuchte und überdies einen so weiten Umweg machte.

S. Mac Farlane und **W. G. Lawes** 1876.

Am 21. März 1876 verliess S. MAC FARLANE die Niederlassung Somerset auf dem

1) Inner Route to Torres Strait—Piper Islands. Nautic. Magazine. XLV. 1876, p. 739. — Australia Directory. II. 6th ed. 1907, p. 430.

2) Nieuw-Guinea. Berigten van de Utrechtsche Zendingsvereeniging. XVIII. 1877, p. 65.

3) Bekort verslag eener botanische dienstreis naar de Molukken. Nat. Tijdschr. Ned. Ind. XXXVIII. Batavia 1877, p. 109—121.

4) Traversée de Cap de Bonne Espérance en Australie. Ann. hydrogr. XXXVIII. Paris 1875, p. 50—51.

5) Traversée de l'aviso *Coëtlogon* de Somerset à Batavia. Ann. hydrogr. XL. 1877, p. 70—77.

6) Berigten van de Utrechtsche Zendingsvereeniging. XVII. 1876, p. 204.

Missionsdampfer „Ellengowan", Kapt. RUNCIE, in Begleitung des Missionsarztes W. Y. TURNER und dessen Frau [1]). Nach einem Besuch von Èrupa und Èrub wurde auf die Yule-Insel zugesteuert, die am 25. erreicht wurde. Die Reisegesellschaft fand hier Dr. JAMES anwesend und auch den uns bekannten Kapt. EDW. REDLICH, dem während MAC FARLANES Anwesenheit das Unglück wiederfuhr, dass ihm beim Fischen mittelst Dynamit, infolge vorzeitiger Explosion, die rechte Hand abgerissen wurde.

Bald nach der Ankunft in Port Moresby setzte MAC FARLANE seine Fahrt, an der sich nunmehr auch W. G. LAWES beteiligte, während die Familie TURNER zurückblieb, längs der Südostküste fort, um für die Anlage von Missionsstationen geeignete Plätze ausfindig zu machen [2]). Am 4. April lief der „Ellengowan" in die Hood-Bai ein, wo er alsbald zahlreichen Besuch von seiten der Eingeborenen von Kerepunu erhielt. Auf ihren Rat wurde auch ein Bootfahrt durch die Hood-Lagune, an der Kerepunu liegt, unternommen, um die Mündung eines Flusses aufzusuchen, der zwischen der Mac Gillivray- und der Astrolabe-Kette entspringen sollte. Er wurde zu Ehren des Geburtsortes der missionsfreundlichen Miss BAXTER Dundee-Fluss genannt. Am 6. wurde weitergedampft und in die nördlich von der Coutance-Insel liegende Shallow-Bai eingelaufen. Hinter ihr, durch eine Barre getrennt, fanden die Reisenden eine Lagune, die den Namen Marshall-Lagune [3]) erhielt. Der in ihr mündende Fluss wurde Devitt-Fluss genannt. Das aus etwa 50 Häusern bestehende Dorf, das ½ mile vom Westufer entfernt in der Lagune sich auf Pfählen erhob, hiess Aroma [4]). Auf der Weiterfahrt gelangte der „Ellengowan" in die Cloudy-Bucht, so genannt weil die dahinter liegenden Berge in Wolken gehüllt waren und ankerte unweit der im westlichen Teile der Bucht liegenden Eugenie-Insel [Maria Pohu] [5]). Im nordöstlichen Teile der Bai entdeckte MAC FARLANE den etwa 5 miles langen Robinson-Hafen. Die auf der Bootfahrt dorthin aufgefundenen Eilande erhielten die Namen Sewell- [Abau] und Percy-Inseln. Auch dem am Ostende der Cloudy-Bucht liegenden Dorf Dedele [Dedere] wurde zum erstenmale ein Besuch abgestattet. Dann begab der Dampfer sich zunächst nach der Grange-Insel, um das für die Heizung des Dampfkessels erforderliche Holz zu fällen. Am Morgen des 13. erfolgte die Weiterfahrt nach der Amazonen-Bucht [Selai Dudu], der 5 Inseln vorgelagert waren, von denen die grösste die bereits bekannte Toulon-Insel [Mailiu Kolo] ist. Nach dem Verlassen derselben wurde Kurs nach der Orangerie-Bai genommen und zwischen der Dufaure-Insel und dem Festlande hindurch eingelaufen. Östlich davon erweiterte sie sich zu einer etwa 8 miles langen, zweiten

1) TURNER schied im Oktober 1877 wieder aus dem Dienst der Mission, nachdem seine Frau bereits am 21. November 1876 in Somerset gestorben war. (RICH. LOVETT. The History of the London Missionary Society. I. 1899, p. 452).

2) S. MACFARLANE. Voyage of the „Ellangowan" [sic!] to China Straits, New Guinea. Proceed. R. Geogr. Soc. XXI. 1876—77. London 1877, p. 350—360. — New Guinea. Visit to China Strait. Chronicle London Miss. Soc. 1876, p. 206—212. — The Queensland Evangelical Standard 27th May 1876, hieraus Bull. Soc. Géogr. (6) XIII. Paris 1877, p. 623). — S. M'FARLANE's neueste Fahrt im März und April 1876. Globus XXX. 1877, p. 140—142. 150—153. — H. GREFFRATH. Neueste Entdeckungsreise des Reverend S. M'FARLANE. Ausland XLIX. 1876, p. 817—819, auch Gaea. XII. 1876, p. 542—546. — New Guinea — Southeast Coast — Information derived from the journals of the Rev. Messrs. MACFARLANE and LAWES, of the mission steam-vessel Ellangowan [sic!]. Hydrographic Notice. London 1877, N°. 11, hieraus: Bemerkungen über die Südküste von Neu-Guinea. Ann. der Hydrographie. V. Berlin 1877, p. 351—352. — W. G. LAWES. Nature XV. 1877, p. 109—110 nach Times. Monday Novbr. 30. 1876.

3) Der einheimische Name lautet Raio.

4) Aloma bei MAC FARLANE. An der östlichen Seite des inneren Teiles soll ein Ort Vanike liegen.

5) Man findet zuweilen auch den Namen Naria.

Bucht. „Our important discovery we have named Mullens Harbour" [1]. Es ist dies dieselbe Bucht, die 4 Jahre zuvor Vettor Pisani-Hafen [2] und 270 Jahre zuvor Baya de Nuestra Señora de la Asumpcion getauft worden war [3]. Der »Ellengowan" ging halbwegs und unweit des Strandes vor Anker, worauf er zahlreichen Besuch von lärmenden, aber sonst friedfertigen Eingeborenen erhielt. Besonders erpicht waren sie auf Bandeisen. Der nächste Haltepunkt des Schiff es war etwa 11 miles SE. von der Dufaure-Insel entfernt, in der kleinen Isabel-[Gabugoghi-] Bucht. Der am Eingang sich erhebende, eigentümlich gestaltete Felsen wurde Runcie-Felsen genannt. Am Ufer der Bucht bemerkte MAC FARLANE 3 Dörfer, 2 von ihnen hiessen Bau und Gogohe. Auf der Weiterfahrt in östlicher Richtung tauchte zunächst unweit der Farm-Bai der Wedge-Felsen auf [4], worauf das Schiff in die zwischen diesem und der Rugged-Spitze sich öffnende Bai einlief. Von hier aus ging es längs der Küste weiter, wobei die Entdeckung gemacht wurde, dass das Südkap von Neu-Guinea auf einer Insel, Stacey-Eiland, liegt [5]. Nach dem Durchfahren der Meerenge wurde die Catamaran-Bai [Modeiwa] erreicht und abends westlich von den Leocadie-Insel [Deirina] geankert. Der „Ellengowan" lief darauf in die China-Strasse ein, um in der Possession-Bai auf der Basilisk-Insel vor Anker zu gehen. Vor dem Einlaufen fand man die Brigg „Rita" an der Nordseite der Mckinley-Insel liegen. Sie hatte Sydney 10 Monate zuvor verlassen und lag hier dem Tripangfang ob.

MAC FARLANE trat nunmehr die Rückfahrt an. Nachdem in der Isabel Cove und in der Hood-Lagune nochmals geankert worden war, traf der „Ellengowan" am 22. wieder in Port Moresby ein. Sieben Tage später wurde die Reede wieder verlassen. Auf der Yule-Insel nahm MAC FARLANE den fieberkranken JAMES an Bord und langte alsdann am 6. Mai wieder in Somerset an.

S. Mac Farlane 1876.

Am 2. August 1876 trat S. MAC FARLANE in Begleitung seiner Frau, von Somerset aus, eine Fahrt nach den Missionsstationen in der Torres-Strasse an. Nach einem Besuch von Mua [Banks-Insel] und Mabuiag [Jervis-Insel], machte der „Ellengowan" am 4. vor Dauan Halt. Auf der Weiterfahrt gelangte das Schiff zunächst nach Gaba [Brother's Hill], darauf nach Garboi [Arden-Insel] und endlich nach Èrub, wo wiederum gelandet wurde. Nach einem Besuch von Mèr [Murray-Insel] erfolgte die Rückkehr am 21 [6].

Dr. James und **Karl Thorngren** 1876.

Nach der Auflösung der „Chevert"-Expedition hatte JAMES von Somerset aus sich aufs neue nach der Yule-Insel begeben, um von hier aus die gegenüberliegende Küste von Neu-Guinea zu erforschen und Sammlungen anzulegen. Nicht lange darauf wurde er jedoch durch Fieberanfälle gezwungen nach Somerset zurückzukehren. Nach seiner Wiederherstellung bot sich ihm die Gelegenheit auf dem an der Perlfischerei beteiligten Schoner „John Knox",

1) Nach dem Madagaskar-Missionar JOSEPH MULLENS, Foreign Secretary of the London Missionary Society.
2) Siehe oben p. 159.
3) Nova Guinea. I, p. 44.
4) Die einheimische Name der Wedge-Insel lautet Wehi [Vehi].
5) Suáu der Eingeborenen.
6) The Mission in New Guinea. Chronicle London Missionary Society. 1877, p. 12—14.

Kapt. KARL THORNGREN, nochmals die Yule-Insel aufzusuchen. Am 26. August 1876 wurden hier beide von Eingeborenen, die in zwei Kanus aus dem Hall-Sund angerudert kamen, durch Keulenschläge getötet. Obwohl auch einige Matrosen bei diesem Zusammenstoss Verwundungen davontrugen, gelang es doch den Schoner nach Somerset zurückzubringen [1]).

Kapt. **Levinson** 1876.

Im Juli 1876 traf die von Kapt. LEVINSON geführte Bark „Etienne" zum erstenmale zum Besuch der Neu-Lauenburg-Gruppe ein. Sie fand eine neue Einfahrt in den Mioko- [Wesley-] Hafen, zwischen den Inseln Mioko und Mualim [Muarlin], die zwei Jahre später von B. VON WERNER den Namen Levinson-Einfahrt erhielt [2]). Eine andere Einfahrt, die Nordwestdurchfahrt, wurde zwischen Neu-Lauenburg und der Insel Ulu [Mauke] entdeckt.

Der „Etienne" segelte auch nach der Nordküste der Gazelle-Halbinsel und fand hier westlich von der Talili- oder, wie LEVINSON sie nannte, Ratawul-Bai, eine kleine geschützte Bucht mit gutem Ankergrunde, die nach dem deutschen Konsul TH. WEBER in Apia den Namen Port Weber erhielt [3]). Bei dem Dorf Kambair [4]) wurde eine Faktorei für die Firma J. C. GODEFFROY & SOHN in Hamburg errichtet.

LEVINSON kehrte wiederholt nach dem Bismarck-Archipel zurück [5]) und dürfte auch Neu-Hannover und Neu-Mecklenburg besucht haben, da seine Sammlungen Gegenstände von diesen Inseln enthalten [6]). Im August 1879 wurde er von einem JOHN KNOWLES auf Neu-Pommern ermordet [7]).

Dampfer **„Mikado"** 1876.

Als der Dampfer „Mikado" auf der Fahrt von Hongkong nach Sydney an der östlich von Neu-Mecklenburg liegenden Visscher- [Fischer-] Insel vorbeifuhr, kamen an das Schiff Eingeborene, von denen HAMILTON eine nähere Beschreibung gegeben hat [8]).

N. von Miklucho Maclay 1876—77.

Am 18. Februar 1876 verliess N. VON MIKLUCHO MACLAY auf dem kleinen Schoner „Seabird" (105 Tonnen), Kapt. D. D. O'KEEFE [9]), die Reede von Cheribon auf Java, um

1) S. MAC FARLANE. Among the Cannibals of New Guinea. London 1888, p. 3, 49. — HENRY GREFFRATH. Vorgänge auf Neu-Guinea. Mittlg. k. k. geogr. Gesellsch. XX. Wien 1877, p. 178—179. — JAMES CHALMERS und W. WYATT GILL. Neu-Guinea. Reisen und Missionsthätigkeit. Leipzig 1886, p. 191. — S. MAC FARLANE. Outrages by coast natives. Chronicle London Missionary Soc. 1876, p. 14—15. — JAMES CHALMERS. ibid. 1882, p. 16—18.

2) Aus den Reiseberichten S. M. S. „Ariadne", Korv. Kapt. v. WERNER. Ann. d. Hydrographie. VII. 1879, p. 283, 285. — L. FRIEDERICHSEN. Bemerkungen zu der Karte der Duke-of-York Inselgruppe. Mittlg. geogr. Gesellsch. Hamburg 1876—77, p. 344.

3) Ursprünglich entsprach der Weber-Hafen nur der kleinen Einbuchtung, die jetzt ausschliesslich Kambair-Bucht genannt wird, heutzutage ist er gleichbedeutend mit der grossen Ataliklikun-Bai.

4) Kabair bei LEVINSOHN.

5) B. VON WERNER traf ihn im Dezember 1878 auf Makadau. (Ein deutsches Kriegsschiff in der Südsee. 1889, p. 401).

6) J. D. E. SCHMELTZ und R. KRAUSE. Die ethnographisch-anthropologische Abtheilung des Museum Godeffroy. Hamburg 1881, p. 432, 435—441, 444, 609.

7) Correspondence respecting the Natives of the Western Pacific. London. June 1883. [C. 3641], p. 61. Der Mörder wurde von dem britischen Kriegsschiff „Renard" verhaftet.

8) Ile Fisher. Ann. hydrographiques. XL. Paris 1877, p. 436. Leider wird die Quelle, der diese Nachricht entnommen ist, nicht genannt.

9) Dieser berüchtigte Mann ging 1903, bei seinem Versuche sich der irdischen Gerechtigkeit zu entziehen, mit seinem Schiff im Stillen Ozean zu Grunde.

zum zweitenmale die Maclay-Küste an der Astrolabe-Bai aufzusuchen. Auch über diese Fahrt liegen nur spärliche Nachrichten vor [1]). Nach einem kurzen Besuch der Insel Gébé, darauf von Pegun (Mapia-Inseln), ging die Fahrt nach den Palau-Inseln und den Karolinen. Hierauf wurde die Grosse Admiralitäts-Insel aufgesucht [2]) und an deren Nordostecke [3]) am 26. Mai vor den Dörfern Loniu und Papitalai geankert [4]). Einige Tage später suchte der Schoner die Nordküste auf und ging hier vor der kleinen Koralleninsel Andra vor Anker. Am 9. Juni wurde sie verlassen, um die Luf- [Hermit-] Inseln aufzusuchen, die im vorhergegangenen Jahre von einer Überschwemmung, infolge aussergewöhnlichen Steigens des Meeres, heimgesucht worden waren. Nachdem Mitte Juni noch bei einer der Ninigo- [Echiquier-] Inseln angelegt worden war [5]), traf der „Seabird" am 27. Juni in der Astrolabe-Bai ein und ankerte am nächsten Tage im Konstantin-Hafen. Es war eine Überraschung für MACLAY das Finisterre-Gebirges [Mana Boro-Boro] verändert zu finden, indem zahlreiche Stellen an den Gipfeln ihre Walddecke eingebüsst hatten. Auch in der nächsten Umgebung, nämlich an den Mündungen der Flüsse Kamrau, Koli, Kabenau [6]), ferner auf der Landzunge Gabina [Observations-Spitze] waren von den Waldbeständen nur einzelne verdorrte Baumstämme übrig geblieben. Wie die Eingeborenen erzählten, war die Gegend wenige Monate nach seiner Abreise im Dezember 1872 von einem heftigen Erdbeben, dem eine Flutwelle folgte, heimgesucht worden [7]).

MACLAY vermochte während seines bis zum 10. November 1877 währenden Aufenthaltes seine früher angestellten Untersuchungen zu ergänzen und weiter auszudehnen. Er unternahm Kanufahrten der ganzen Küste entlang, vom Gebiet der Menschenfresser Èrembi am Kap Croisilles bis zum Kap Teliata (5° 56' S., 147° 19' E.). Länger verweilte er auf der Insel Bili-Bili [Vitiaz-Insel], dem Zentrum der Töpferei und des Topfhandels. Eine der von hier aus angetretenen Fahrten führte zu der Entdeckung des Grossfürst Alexis-Hafens (5° 8' S.). Von seiner Behausung am Konstantin-Hafen aus wurden auch einige Bergdörfer besucht [8]), doch werden alle diese Dinge, wie gewöhnlich von MACLAY, nur ganz flüchtig erwähnt [9]).

---

1) Reise in West-Mikronesien, Nord-Melanesien und ein dritter Aufenthalt in Neu-Guinea vom Februar 1876—Januar 1878. Petermanns Mittlg. XXXIV. 1878, p. 407—408. — Miklucho-Maklai's Reisen seit Juni 1875. Globus. XXXI, 1877, p. 75. — Reisen im westlichen Mikronesien, ibid. p. 295—296. — On Macrodontism. Proceed. Linn. Soc. N. S. Wales. III. 1878 Sydney 1879, p. 169—173. — Nature. XV. London 1877, p. 149., XVIII. 1878, p. 387.

2) MACLAY gibt den einheimischen Namen Taui, andere Manus, Tsebamu und Koran. (H. SCHNEE. Über Ortsnamen im Bismarck-Archipel. Mittlg. aus den Deutschen Schutzgebieten. XIV. 1901, p. 240—241). Neuerdings geben P. SPRIGADE und M. MOISEL (Grosser Deutscher Kolonialatlas. Ergänzungslieferung I. 1909, N°. 26) noch den Namen Tjawómu an. Die Bewohner kennen nur Namen für die einzelnen Landschaften, nicht aber für die Insel selbst, weshalb F. STRAUCH (Zur Nomenklatur der Südsee-Inseln. Verhandlg. Gesellsch. f. Erdkunde. XXVII. Berlin 1900, p. 74—76) die Bezeichnung Basco-Insel, welche die Priorität hat, vorgeschlagen hat, ohne jedoch Gegenliebe zu finden.

3) Inzwischen hat sich herausgestellt, dass diese durch einen schmalen Kanal von der Hauptinsel getrennt ist.

4) Loneu und Pubi bei Maclay.

5) N. VON MIKLUCHO-MACLAY Über die grosszähnigen Melanesier. Zeitschr. f. Ethnolog. VIII. Berlin. 1876, p. (290)—(291).

6) Gabeneu bei MACLAY.

7) Über vulkanische Erscheinungen an der nordöstlichen Küste Neu-Guinea's. Petermanns Mittlg. XXIV. 1878. p. 408—410. — On Volcanic Activity on the Islands near the North-east of New Guinea and evidence of rising of the Maclay-coast in New Guinea. Proceed. Linn. Soc. N. S. Wales. IX. Sydney 1884, p. 963—967.

8) Bei dieser Gelegenheit dürfte auch das Oertzen-Gebirge [Tajumana] bestiegen sein, eine Tatsache, die erst 1896 bekannt wurde. (Nachrichten Kaiser über Wilhelms-Land. XII. 1896, p. 38).

9) Anthropologische Notizen gesammelt auf einer Reise in West-Mikronesien und Nord-Melanesien im Jahre 1876. Zeitschr. f. Ethnolog. X. Berlin 1878, p. (109)—(113). — Vestiges de l'art chez les Papouas de la côte Maclay en Nouvelle-Guinée. Bull. Soc. d'Anthropolog. (3) I. Paris 1878, p. 524—531. — Papua-Dialekte der Maclayküste in

Erst Anfang November 1877 langte der zum Abholen bestimmte Schoner „Flower of Jarrow" an, auf dem MACLAY sich am 11. einschiffte. Am Abend desselben Tages war er Zeuge eines Ausbruches des Vulkans auf der Insel Manám [Vulkan-Insel], der bereits vom Schoner aus am 29. Oktober in Tätigkeit beobachtet worden war. Am Morgen des 13. tauchte die Lesson-Insel [Bēm] auf, deren Vulkan eine Rauchsäule entstieg. Hierauf führte der Kurs an den Luf- und Kanīt-Inseln vorbei nach den Palau-Inseln, von wo aus die Fahrt über Zamboanga (Mindanao) längs der Westküste von Borneo nach Singapore fortgesetzt wurde. Bald nach seiner am 19. Januar 1878 erfolgten Ankunft begab MACLAY sich nach Sydney, wo er sich einem anderen Gegenstande widmete, indem er in eifriger Weise für die Errichtung einer zoologischen Station eintrat [1]).

L. M. D'Albertis 1876.

Die Fahrt des „Ellengowan" hatte berechtigtes Aufsehen erregt und zugleich in den Herzen der Australier das Verlangen nach weiterer Erforschung des mächtigen Stromes erweckt. Als daher D'ALBERTIS nach Sydney gelangte, fand er geeigneten Boden für die Ausführung seiner Pläne. So kam es denn, dass im Laufe des Monats März 1876 wiederholt Versammlungen stattfanden, um über diesen Gegenstand zu beraten. D'ALBERTIS, der Neu-Guinea in vorteilhaftes Licht stellte [2]), hegte die Absicht den Fly-Fluss abermals hinaufzufahren, um alsdann von der Mitte der Insel, wo seine Quellen vermutet wurden, über Land nach der Yule-Insel oder Port Moresby zurückzukehren. Die Dauer dieser Reise wurde auf 6 bis 8 Monate veranschlagt [3]). Die von einem Komitee aufgelegten Subskriptionslisten hatten Zeichnungen von ungefähr £ 500.— aufzuweisen, so dass das Zustandekommen der Expedition alsbald gesichert war [4]). Die Regierung von Neu-Süd-Wales stellte die Dampfbarkasse „Neva" von 9—10 Tonnen Inhalt zur Verfügung.

Am 20. April wurde Sydney auf dem Postdampfer „Brisbane", der auch die „Neva" an Bord genommen hatte, verlassen. In der Begleitung von D'ALBERTIS befanden sich der Maschinist LAWRENCE HARGRAVE, der Naturaliensammler JOHN WILCOX und 7 Eingeborene der verschiedensten Herren Länder.

Nachdem die „Brisbane" am 1. Mai vor Somerset angelangt war, konnte D'ALBERTIS am 18. seine Fahrt auf der „Neva" antreten [5]). Da das Schiffchen so stark beladen war, dass

---

Neu-Guinea. (GEORG VON DER GABELENTZ und ADOLF BERNHARD MEYER. Beiträge zur Kenntniss der melanesischen, mikronesischen und papuanischen Sprachen. Abhdlg. philol. histor. Classe K. S. Gesellsch. d. W. VIII. Leipzig 1883, p. 491—510). — Notes on the Zoology of the Maclay Coast in New Guinea. Proceed. Linn. Soc. N. S. W. IX. Sydney 1884, p. 578—580, 713—720, 1151—1158., X. 1885, p. 141—144. — List of Plants in use by the Natives of the Maclay-Coast, p. 346—354.

1) Proposed Zoological Station for Sydney. Proceed. Linn. Soc. N. S. W. III. 1878. Sydney 1879, p. 144—150., s. auch pag. 77, 122, 161—163.

2) Remarks on the Natives and Products of the Fly River. Proceed. R. Geogr. Soc. XX. London 1876, p. 343—356; Sydney Morning Herald, March 1876.

3) The Proposed further Exploration of New Guinea. The Colonies. London, 27th May 1876, p. 141.

4) Diese Einzelheiten verschweigt D'ALBERTIS in seinem Buche.

5) L. M. D'ALBERTIS. Secondo viaggio sul fiume Fly. Viaggio dalla costa al centro della Nuova Guinea. Cosmos di Guido Cora. IV. Torino 1877, p. 105—109. — L. M. D'ALBERTIS. New Guinea: What I did and what I saw. II. 1880, p. 83—207. — L. M. D'ALBERTIS. Journal of the Expedition for the Exploration of the Fly River, with a preface by GEORGE BENNETT. Sydney 1877 (nicht zugänglich). — New Guinea Exploration. Extract from the Log-book of the steam-launch „Neva". Report to the Colonial Secretary New South Wales. Sydney 1877., auch London 1878 und

sich sein Rand nur 6 inches über dem Wasser erhob, musste sie sich gleichsam durch die Torres-Strasse hindurchschleichen. Es darf daher nicht Wunder nehmen, dass sie erst am 22.

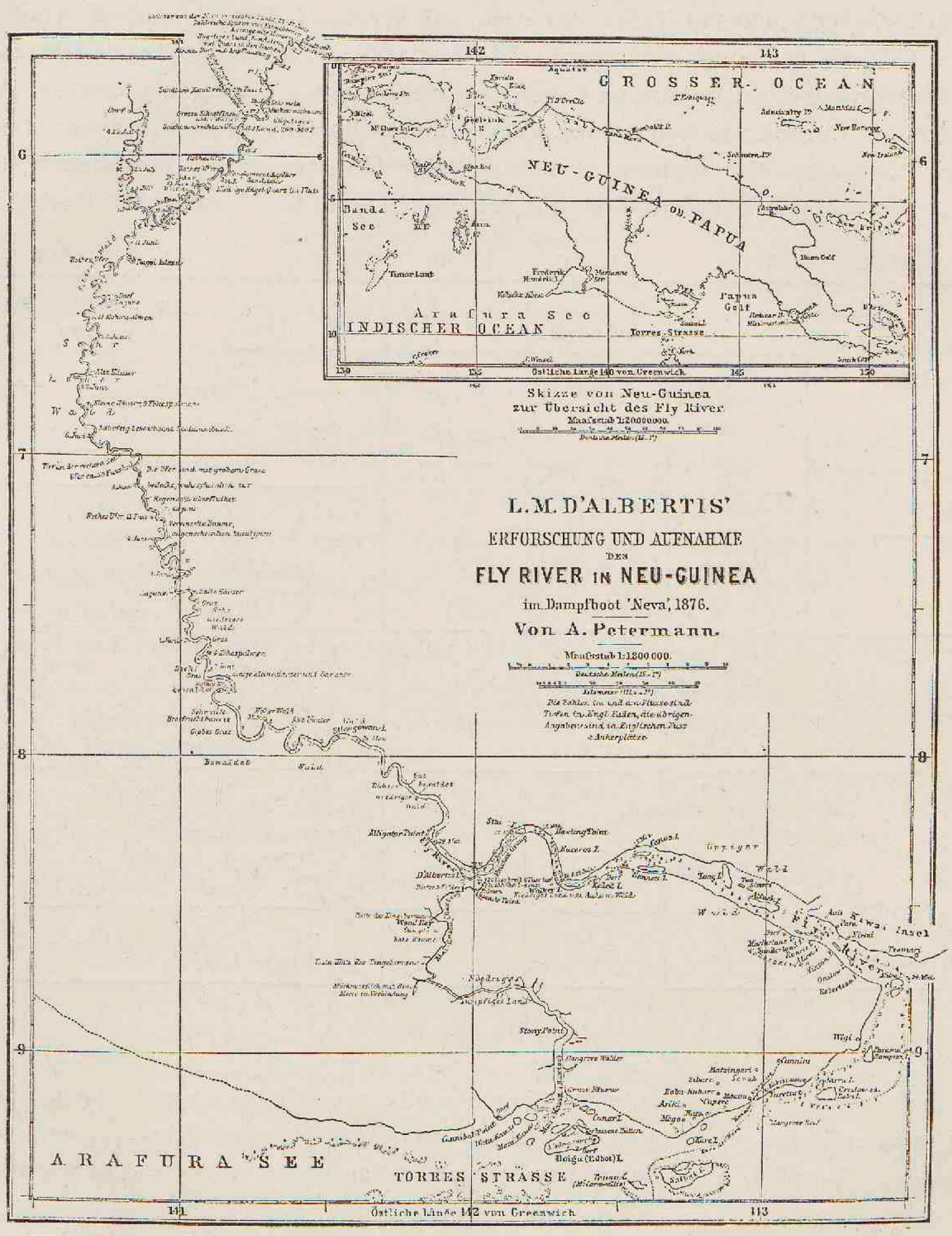


Fig. 26.

an der Mündung des Binaturi vor Anker gehen konnte, um 3 Eingeborene aus dem Dorfe

Further Correspondence respecting New Guinea... [C. 3617]. May 1883. London p. 7—26. — L. M. D'ALBERTIS. Giornale della campagna d'esplorazione del fiume Fly. Rivista Marittima. Roma 1877, p 261—294. Con nota botanica del baron [F.] VON MUELLER. — H. GREFFRATH. Neueste Mittheilungen über Australien, Neu-Guinea und Lord Howe's Island. Zeitschr. Ges. f. Erdkunde Berlin. XII. 1877, p. 147—151, auch p. 22—23. — D'ALBERTIS' Vordringen in das Innere von Neu-Guinea und Aufnahme des Fly-Fusses, 1876 u. 1877. Petermanns Mittlg. 1878, p. 423—426. m. Karte s. oben Fig. 26

Mawata, die als Dolmetscher fungiren sollten, an Bord zu nehmen. Abends wurde bereits die Fly-Mündung erreicht, am nächsten Morgen flussaufwärts gedampft, worauf mittags vor dem Dorfe Samari, das D'ALBERTIS Tsemara nennt, auf der Insel Kiwai geankert wurde. Der 23. brachte die „Neva" bis Sumai (Para bei D'ALBERTIS) auf derselben Insel gelegen. Am 31. wurde die Ellengowan-Insel passirt und damit in unbekanntes Gebiet eingetreten. Acht Tage später befand der Dampfer sich unter ca. 6° 28′ S., 140° 20′ E. Am 10. Juni wurde die Snake-Spitze erreicht, wo an der rechten Seite der Alice Hargrave-Fluss, gewöhnlich Alice-Fluss genannt, in den Strom mündet. Das Einvernehmen an Bord war nicht das beste; unter

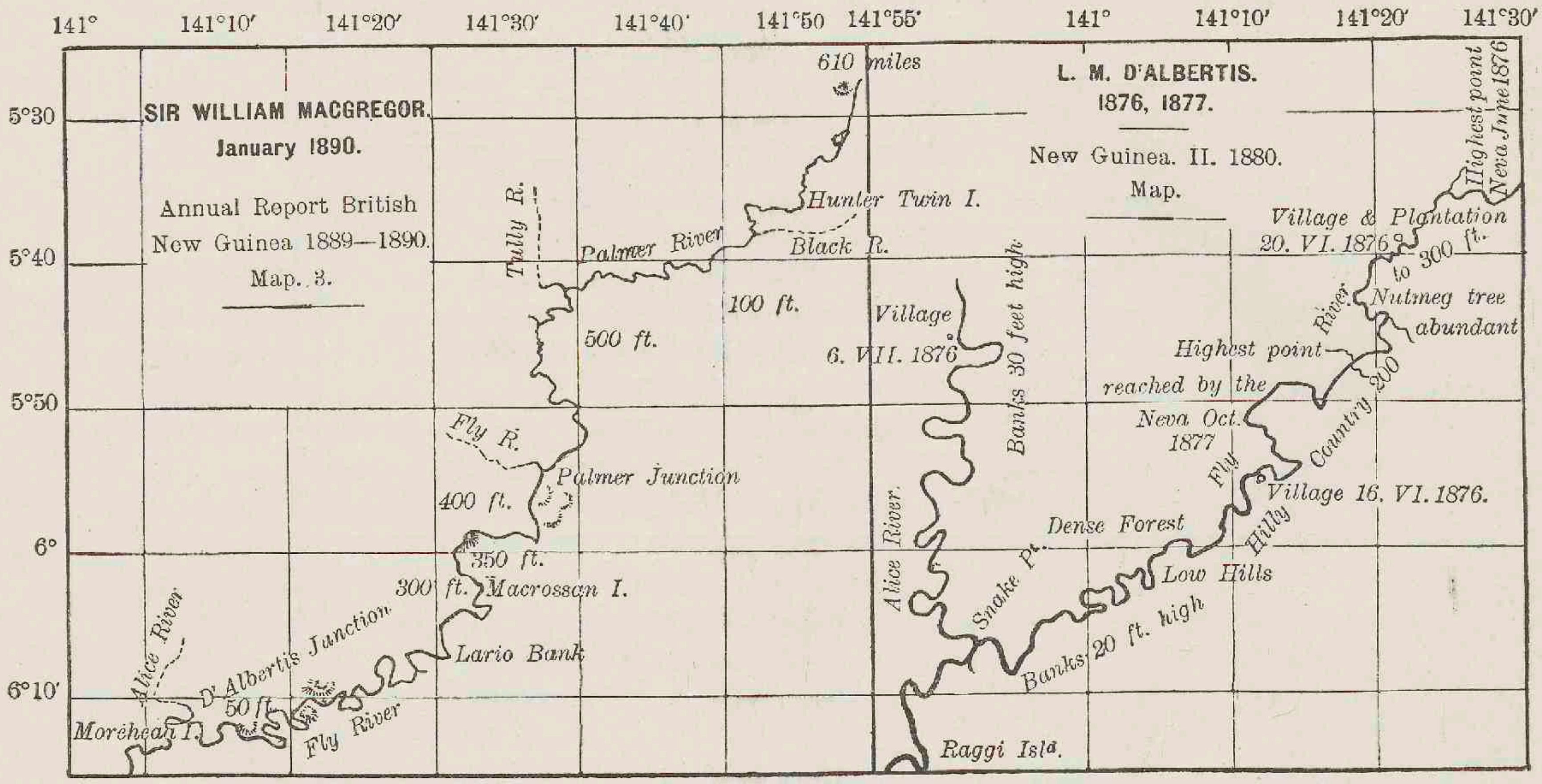


Fig. 27.

der Mannschaft herrschte Unzufriedenheit, auch fehlte es nicht an Prügelszenen. Ebensowenig glückte es während der eintönigen Fahrt mit der einheimischen Bevölkerung freundliche Beziehungen anzuknüpfen. Die Behausungen wurden entweder verlassen gefunden oder die

1) Der höchste erreichte Punkt befindet sich nach D'ALBERTIS unter etwa 5° 30′ S., 141° 30′ E., nach HARGRAVE unter 5° 57′ S., 141—142° E. nach der Karte von 1892 jedoch 5° 42′ S., 141° 35′ E. Wie Sir WILLIAM MACGREGOR nachwies, hat D'ALBERTIS sich auch in diesem Gebiete Mogeleien zuschulden kommen lassen, indem er nicht einmal bis zu 6° S. vorgedrungen ist. Vielleicht gelangte er überhaupt nicht über 6° 11′ S. hinaus. „It was found possible to identify many places on D'Albertis map as far as D'Albertis Junction, but beyond that the course given to the Fly by him so little resembles the river that it appears purely diagrammatic and not to have been laid down from any traverse of the stream. Certain it is that not one point on it can now be identified, and consequently his furthest distance cannot by us be determined, but as it is quite impossible that he could have missed Maccrossan Island had he ascended the river to that point, and as his steam launch could not have crossed the rapid there .... it is quite plain that D'Albertis' steam launch never reached this island". (Annual Report British New Guinea 1889—90. Brisbane 1890, p. 56). Um den Leser einen Vergleich zu ermöglichen, füge ich beide Aufnahmen in dem gleichen Massstabe bei. (Fig. 27).

Bewohner begaben sich bei der Annäherung des ohne Ruder bewegten, rauchenden Ungeheuers auf die Flucht. Es ist mit Recht von verschiedenen Seiten gerügt worden, dass D'ALBERTIS sich die in den Wohnungen vorgefundenen Gegenstände, wie Steingeräte, Schädel u. s. w. aneignete [1]), und dass von seinen Leuten auch die Anpflanzungen nicht geschont wurden.

Am 17. Juni tat sich endlich im Norden ein hohes, etwa 50 miles entfernt liegendes Gebirge auf, das den Namen Victor Emanuel-Kette erhielt. Die Untiefen nahmen dermassen zu, dass die Fahrt mit Schwierigkeiten verknüpft war und am 25. zu einem Festsitzen der „Neva" führte. Am 27. wurde noch ein Fussmarsch 5 miles weiter stromaufwärts unternommen, alsdann aber nach dem Wiederflottwerden infolge starker Regengüsse die Rückfahrt angetreten. Schon der Mangel an Lebensmitteln, sowie die wiederholten Krankheitsanfälle zwangen dazu. Als am 30. die Snake-Spitze wieder erreicht worden war, wurde in den Alice-Fluss eingelaufen und dieser stromaufwärts befahren, bis am 6. Juli die geringer werdende Tiefe zur Umkehr zwang. Am 17. war die Expedition wieder bei dem Dorfe Sumai angelangt und konnte am nächsten Tage aus dem Fly-Fluss wieder ausgelaufen und bei der Insel Mibu [Bristow-Insel] [2]) geankert werden. Erst am 3. August glückte es von ihr wegzukommen und an demselben Tage noch nach Párama [Bampton-Insel] zu gelangen. Am 4. wurde Daru [3]), nördlich von der Bristow-Insel gelegen, erreicht, aber erst am 7. konnte nach Mawata gedampft werden, wo die Dolmetscher verabschiedet wurden. Heftige Südwestwinde verhinderten das Wiederauslaufen, so dass der am 8. September mit seiner „Ida" auftauchende E. REDLICH geradezu als ein Retter in der Not erschien. Er konnte nicht allein mit Lebensmitteln unter die Arme greifen, sondern befreite auch die „Neva" von den unruhigen und unzufriedenen Elementen, die mit nach Somerset genommen wurden. Am 24. September stellte sich die „Ida" nochmals ein, um Briefe und neue Vorräte zu überbringen.

Endlich schlug am 2. November die Stunde der Erlösung, als ruhige See das Auslaufen gestattete. Aber es währte noch bis zum 21., ehe die „Neva" vor Somerset ankern konnte.

L. M. D'Albertis 1877.

Als D'ALBERTIS nach Sydney von seiner bedeutsamen Entdeckungsfahrt zurückgekehrt war, fand sich bald Gelegenheit den Fly-Fluss zum drittenmale zu besuchen. Die Regierung von Neu-Süd-Wales stellte abermals die „Neva" zur Verfügung, und von Freunden der geographischen Forschung wurde — was D'ALBERTIS abermals verschweigt — die Summe von £ 500.— gestiftet [4]). Für die Fahrt wurde C. PRESTON als Maschinist und ausserdem 3 Südsee-Insulaner und 5 Chinesen, welchen letzteren goldene Berge im wahren Sinne des Wortes in Aussicht gestellt wurden, angeworben.

D'ALBERTIS langte mit seinen Begleitern am 29. April 1877 auf der „Brisbane" in Somerset an und setzte seine Fahrt auf der „Neva" am 3. Mai fort [5]). Erst am 18. konnte

1) „Literally cleared all the houses of the natives", eine Handlungsweise, die um so verwerflicher erscheint, als es D'ALBERTIS nur darauf ankam, möglichst viel Geld aus dem Verkauf seiner Sammlungen herauszuschlagen.

2) Nicht Bobo.

3) Nicht Yarru.

4) HENRY GREFFRATH. Vorgänge auf Neu-Guinea. Mittlg. k. k. geogr. Gesellsch. Wien. XX. 1877, p. 180.

5) New Guinea. II. 1800, p. 213—363.

in der Mündung des Binaturi bei Mawata geankert werden. Drei Tage später ward in die Mündung des Fly-Flusses eingelaufen und noch an demselben Abend bis zur Attack-Insel gedampft. Die Weiterfahrt gestaltete sich zu einer Kette von höchst unerquicklichen Ereignissen. Wiederholt fanden — was ja nicht Wunder nehmen darf — Angriffe seitens der Eingeborenen statt, so dass zur Verteidigung von den Schusswaffen Gebrauch gemacht werden musste und Blut floss. Sodann begannen die Chinesen bereits am 31. Mai ihre Unzufriedenheit zu äussern, da sie statt ihre Zeit auf das Sammeln von Insekten und Pflanzen zu verwenden, nach dem „golden country" gebracht werden wollten. Es kam zu Widersetzlichkeiten. Ein Chinese, der von D'ALBERTIS gezüchtigt wurde, starb kurze Zeit darauf, ein anderer verschwand, und die übrigen entfernten sich unter Mitnahme des Bootes, das später ohne die Insassen auf einer Bank im Flusse stromabwärts wieder aufgefunden wurde. Der Wasserstand im Flusse war niedrig, so dass es nicht gelang bis zu dem im vorigen Jahre erreichten Punkte zu kommen. Endlich war der Gesundheitszustand durchaus unbefriedigend. Am 1. August wurde die Rückfahrt angetreten, jedoch später — am 1. Oktober — nochmals stromaufwärts gedampft, bis am 17. die endgültige Umkehr beschlossen werden musste. Das einzige Resultat war ausser den angelegten Sammlungen, die Entdeckung eines bedeutenden Nebenflusses 70 Sm. oberhalb der Ellengowan-Insel [1]). Am 8. November wurde bei Sumai und drei Tage nach dem Auslaufen aus der Mündung bei der Insel Mibu geankert. Hier entfernten sich zwei Diener, so dass nur einer übrig blieb, der mit D'ALBERTIS und PRESTON das ganze Personal der „Neva" ausmachte. Am 23. wurde Mawata erreicht, das erst am 5. Dezember wieder verlassen werden konnte, aber es währte noch bis 4. Januar 1878, ehe an der Thursday-Insel der Anker fiel. Hier waren inzwischen die beiden Diener eingetroffen und hatten D'ALBERTIS des Mordes zweier Chinesen beschuldigt. Zwar wurde er freigesprochen und die beiden Ankläger wegen Desertion verurteilt, doch wurde D'ALBERTIS von seiten H. W. CHESTERS eine äusserst kühle Behandlung zuteil.

Am 19. trafen O. BECCARI und ENRICO D'ALBERTIS auf der „Brisbane" ein, um am nächsten Tage nach Sydney weiterzureisen. Am 20. stellte sich das vom Grafen N. CANEVARO befehligte italienische Kriegsschiff „Cristoforo Colombo" ein, das D'ALBERTIS nach Sydney beförderte. Am 4. Mai schiffte dieser sich auf der „Garonne" ein, die am 1. Juli in den Hafen von Plymouth einlief.

Grollend hatte D'ALBERTIS Australien den Rücken gewendet, wofür Europa, insbesondere sein Vaterland, dem Heimgekehrten desto mehr Ehren zuteil werden liess. Auch wurde ihm wiederholt Gelegenheit geboten, sich mündlich über seine auf Neu-Guinea gesammelten Erfahrungen zu verbreiten [2]). Nachdem er alsdann im Jahre 1880 sein zweibändiges Werk herausgegeben hatte, verschwand er bald darauf von der Bildfläche und erst gelegentlich seines 1904 erfolgten Todes wurde des halbvergessenen Mannes flüchtig noch einmal gedacht, dem es zuerst gelungen war, tief in das Innere der grossen Insel einzudringen.

---

1) Es ist dies der Strickland-Fluss.

2) Journeys up the Fly river and in other parts of New Guinea. Proceed. R. Geogr. Soc. (N. S.) I. London 1879, p. 4—16. — New Guinea: Its fitness for Colonisation. Proceed. R. Colon. Inst. X. London 1878—79, p. 43—68. — Die Colonisationsfähigkeit Neu-Guinea's. Petermanns Mittlg. XXV. 1879 p. 275—279. — Dircorso di L. M. D'ALBERTIS tenuto nell' adunanza del 22 dicembre 1878. Boll. Soc. Geogr. Ital. (2) XVI. 1879, p. 11—26., Tav.

Léon Laglaize 1877.

Der Kaufmann A. A. BRUIJN in Ternate, der wiederholt, und mit gutem Erfolge, zoologische Objekte im Arfak-Gebirge durch ternatanische Jäger hatte sammeln lassen [1]), entsandte im Januar 1877 eine Expedition unter Leitung von LÉON LAGLAIZE, der später auch in seine Dienste als Handelsagent trat, um das Land der als Anthropophagen berüchtigten Karoner zu erforschen und insbesondere auf den *Tachyglossus bruijnii* zu fahnden.

Ende März wurde bei Sáu Koren [2]) (0° 33′ S., 133° 8′ E.) gelandet. Von hier begab LAGLAIZE sich nach Saú Kris, von wo aus am 2. April der Weitermarsch in Begleitung von 11 Jägern und 29 Trägern angetreten wurde. Dem Laufe des hier mündenden Wär Manggèn [3]), der die Grenze zwischen der im Westen liegenden Landschaft Karon und der im Osten befindlichen Landschaft Amberbaken bildet, wurde gefolgt, und auf schwer zu begehenden Pfaden nach zwei Tagen das Ziel erreicht. Die erste Stelle, an der Halt gemacht wurde, war Susoh, bis wohin das Terrain nur hügelig war. Dagegen führte die letzte Strecke bis Sumgrentori über steile Berglehnen. Der Aufenthalt währte hier einen Monat und gab Gelegenheit die umliegenden Berge, von denen einer eine Höhe von beinahe 2500 Fuss hatte, zu erklettern. Das Land der Karoner [4]) dehnte sich bis 132° E. aus, während im Süden die Landschaft Gébar [5]) liegt [6]). Weiter ist über diese Fahrt nur bekannt geworden, dass LAGLAIZE sich Mitte April in dem Dorfe Wapái (nicht Uëpai) an der Bai Sáu Koren befand [7]).

Achille Raffray und **Maurice Maindron** 1877.

Im Auftrage des Ministers des öffentlichen Unterrichts unternahmen die Entomologen A. RAFFRAY und MAURICE MAINDRON eine Studienreise nach Neu-Guinea. Die Reisenden hatten sich am 20. Juli 1876 in Toulon eingeschifft und trafen nach einem Aufent-

1) W. PETERS e G. DORIA. Diagnosi di alcune nuove specie di Marsupiali appartenente alla fauna papuana. Annali del Museo civico di storia naturale di Genova. VII. 1875, p. 541—544. — W. PETERS e G. DORIA. Diagnosi di nuove specie di Mammiferi della Nuova Guinea e Salawatti. l. c. VIII. 1876, p. 335—336. — W. PETERS e G. DORIA. Descrizione di una nuova specie di Tachyglossus proveniente della Nuova Guinea settentrionale. l. c. IX. 1876—77, p. 183—187., auch Natuurk. Tijdschr. Ned. Ind. XXXVII. 1877, p. 178—182. — T. SALVADORI. Descrizione di cinquantotto nuove specie di Uccelli della Nuova Guinea e di altre isole Papuane, raccolte dal Dr. O. Beccari e dei cacciatore del Signor A. A. Bruijn. l. c. pag. 896—976. — T. SALVADORI. Catalogo degli Uccelli raccolti da Sigg. A. A. Bruijn ed O. Beccari. l. c. VIII. 1876, p. 395—406. — T. SALVADORI. Catalogo di una collezione d'Uccelli del gruppo di Halmahera e di varie localita della Papuasia, inviato .... dal Signor A. A. Bruijn. l. c. VII. 1875, p. 740—796.

2) Sáu bedeutet Ankerplatz.

3) Warmangan nach LAGLAIZE, Waarmankenni nach TH. H. RUYS (Bezoek aan den kannibalenstam van Noord-Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Ned. Aardr. Gen. (2) XXIII. 1906, p. 321), aber Waar Mangèn nach L. A. VAN OOSTERZEE.

4) Für die Vermutung von A. H. KEANE (On the Relations of the Indo-Chinese and Inter-Oceanic Races. London 1880., siehe Report British Assoc. Adv. of Science. London 1879, p. 391), dass die Karoner zu den Negritos gehören, hat sich kein Beweis erbringen lassen.

5) Kebar bei LAGLAIZE, aber Gébar bei RUYS und Guébar bei RAFFRAY.

6) A. A. BRUIJN. Bijdrage tot de Land- en Volkenkunde van Nieuw-Guinea. Natuurk. Tijdschr. Ned. Ind. XXXVII. 1877, p. 182—194. — Het Land der Karons. Tijdschr. Aardr. Gen. III. Amsterdam. 1879 p. 102—106. — W. PETERS e G. DORIA. Catalogo dei Rettili e Batraci raccolta da O. Beccari, L. M. D'Albertis e A. A. Bruijn nella sotto-regione Austro-Malese. Ann. Mus. civ. Genova. XIII. 1878, p. 323—450. — W. PETERS e G. DORIA. Enumerazione dei Mammiferi raccolti da O. Beccari, L. M. D'ALBERTIS e A. A. Bruijn nella Nuova Guinea propriamente detta. l. c. XVI. 1881, p. 664—707.

7) A. RAFFRAY. Voyage à la côte nord de la Nouvelle-Guinée. Bull. Soc. Géogr. (7) XV. Paris 1878, p. 402.

halte auf Java, am 4. Dezember in Ternate ein [1]). Am 17. Januar 1877 setzten sie ihre Reise auf einem Handelsschoner fort und gelangten auf dem Wege durch die Sagewin-Strasse zunächst nach Samaté an der Nordostecke von Salawati. Nach fünftägigem Aufenthalt wurde die Fahrt nach der Doré-Bai fortgesetzt, wo der länger währende Aufenthalt zu Ausflügen nach Andai und ferner nach Ajambori benutzt wurde, das mitten auf der Halbinsel liegt, die im Norden von der Bai sich befindet. Eine Exkursion nach dem Arfak-Gebirge erwies als untunlich, da die Hatamer wieder einmal mit den Andaiern auf dem Kriegsfusse standen. Dagegen bot die alljährlich von den Doréern nach Amberbaken unternommene Handelsfahrt, behufs Ankauf von Tabak, Reis und Paradiesvögeln, Gelegenheit diese noch so wenig bekannte Landschaft zu besuchen. MAINDRON war Krankheit halber gezwungen in Doré zurückzubleiben.

Nachdem die Bai am 3. April in drei Prauen verlassen worden war, wurde am nächsten Morgen die kleine Insel Auri [Mios Auri] erreicht, von wo aus an der gegenüber liegenden Küste die Mündung des nicht unbedeutenden Flusses Nuni bemerkt werden konnte. Darauf wurde das ziemlich schroff abstürzende, aus Korallenkalk bestehende Kap Bori umfahren, und alsdann in der kleinen Sáu Beba-Bucht, in die der Fluss Akèsawi mündet, vor dem kräftigen Winde Schutz gesucht. Nach siebentägigem Aufenthalt konnte erst die Fahrt längs der Nordküste fortgesetzt werden, und am Morgen des 12. wurde die Mündung des Prafi erreicht. Nach wenigen Stunden war das Kap Manuarki [2]) umschifft, worauf man in die Manséni-Bucht, gewöhnlich Kleine Geelvink-Bai genannt, einlief [3]). Hinter ihrem Strande liegt eine flache Ebene, die sich bis an den Fuss der hohen Berge, welche den nordwestlichen Teil des Arfakmassivs bilden, ausdehnt. Die Namen der drei hier mündenden Flüsse lauten Arui, Adopi und Wajori, von denen der letztgenannte der bedeutendste ist [4]). Unweit des Kaps Borópen, das die Bai im Westen begrenzt, findet sich eine niedrige Hügelkette und ferner der 400 m. hohe Smufui der seit FORRESTs Zeiten bekannte Bienenkorb. Nachdem das Kap Borópen und das folgende Vorgebirge Mombrani gerundet worden war, gelangten die Fahrzeuge in die Bai Sáu Koren, an der das Dorf Wapái lag. Während des fünftägigen Aufenthaltes goss der Regen fast ununterbrochen in Strömen nieder. Jenseits des Kaps Sáukoren lag die Bucht Sáu Amboben und nachdem diese passirt worden war, erreichten die Schiffe den Strand von Amberbaken, an dem sich jedoch keine Niederlassung befand. Eine nach dem etwa $8\frac{1}{2}$ km. landeinwärts gelegenen Dorfe Meniáwa gesandter Bote kam am vierten Tage mit fast sämtlichen Bewohnern (± 50) zurück, um das Gepäck RAFFRAYs zu befördern. In dieser aus 4 Häusern bestehenden und in 550 m. Höhe liegenden

---

1) A. RAFFRAY. Voyage à la côte nord de la Nouvelle-Guinée. Bull. Soc. Géogr. (7) XV. Paris 1878, p. 385—417, m. Karte. — Voyage à la Nouvelle-Guinée. Tour du Monde. XXXVII. Paris 1879, p. 225—228. — Siehe ferner L'Exploration. V. Paris 1878, p. 281., VII. 1879. p. 401., Petermanns Mittlg. XXIV. 1878, p. 162, 398., Globus. XXXV. 1879, p. 129—135, 145—151, 161—167, 177—183, 193—199.

2) Ingnesoi der Seekarten. Diesen Namen gibt auch L. A. VAN OOSTERZEE (Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Gen. (2) XXIII. 1906, p. 143) an.

3) Nach anderen Angaben ist es diese Bucht, die Saú Béba heisst. (Nova Guinea. I, p. 242, 246).

4) RAFFRAY schreibt Ajori. Den richtigen Namen teilte zuerst L. A. VAN OOSTERZEE mit, der auch ermittelt hat, dass dieser Fluss aus dem westlichen der beiden Maswōn- oder Angi-Seen entspringt (1° 22′ S.). Dagegen hat sich seine Vermutung, dass der Kasi dessen Unterlauf sei, als nicht zutreffend erwiesen. (Eene verkenning in de binnenlanden van Noord-Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Genootsch. (2) XXI. 1904, p. 1013). In einer späteren Arbeit (Het landschap Amberbaken op de Noordkust van Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl Aardrijks. Gen. (2) XXIII. 1906, p. 143) schreibt VAN OOSTERZEE Wasori statt Wajori, was augenscheinlich ein Druckfehler ist.

Niederlassung währte der Aufenthalt einen Monat. Hier stellten sich auch Leute aus dem Dorfe Wasaúni und sogar aus der Landschaft Karon zum Besuche ein.

Nach der Doré-Bai zurückgekehrt, trat RAFFRAY am 1. Juli eine Fahrt nach der Insel Nufor an, die am nächsten Tage erreicht wurde. Nach neuntägigem Aufenthalt auf dieser aus Korallenkalk bestehenden und schwer zugänglichen Insel, wobei besonders die an der Westküste liegenden Dörfer Monokwari und Nambèr besucht wurden, ging es nach den Schouten-Inseln. Zuerst landete RAFFRAY auf den an der Südküste von Supiori liegenden Sowèk-Inseln, die eine Bevölkerung von 1000—1200 Seelen besassen und suchte hierauf die nahe Reede von Korido auf, doch ward ihm ein Besuch des Inneren von Supiori verwehrt.

Als RAFFRAY nach Doré zurückkehrte, fand er MAINDRON ziemlich wiederhergestellt Die Lebensmittel waren aber sehr auf die Neige gegangen und so entschlossen sich die Reisenden einen der nach Ternate heimkehrenden Handelsschoner zu benutzen. Nach einem zweiwöchigen Aufenthalt auf Salawati trafen sie in diesem Orte alsbald ein und traten über Batavia die Rückfahrt nach Frankreich an, wo RAFFRAY bald darauf zum Konsul von Massaua ernannt wurde. Abgesehen von einigen bemerkenswerten neuen Mitteilungen über die Nordküste der nordwestlichen Halbinsel, kann das RAFFRAYsche Unternehmen nicht als besonders ergebnisreich bezeichnet werden [1]).

Jacob B. Brown 1877.

Die amerikanische Bark „Agate", Kapitän JACOB B. BROWN, berührte auf der Fahrt von New York nach Shanghai, am 25. Januar 1877, Grund auf einem Riff südlich von den Jef Dé [Bo-Inseln]. Es sollten sich bis 1° 14,5′ S. eine grosse Anzahl Riffe mit 3,5—5,5 m. Wasser befinden. Ferner wurde zwischen den Bo-Inseln und Popa (lies Kofiau), etwa 4 Seemeilen östlich von der erstgenannten, vom Topp aus eine Klippe bemerkt [2]).

Schiff **„Sea Star"** 1877.

Die Bark „Sea Star" scheiterte am 14. Juni 1877 auf einem unbekannten, zwischen den Bo-Inseln [Jèf Dé] und Kofiau liegenden Riff [3]).

A. S. Barker 1877.

Über die Aufnahmen des Ver. St. Schiffes „Alert", in dem nämlichen Jahre, berichten der Kommandant A. S. BARKER und der Navigationsoffizier J. C. RICH [4]). Untersucht wurde

1) E. OUSTALET. Description d'une nouvelle espèce de Casoar (Casuarius edwardsi). Proceed. Zoolog. Soc. London 1878, p. 389—390. — Description de quelques espèces nouvelles de la Cochinchine et de la Nouvelle-Guinée. Bull. Soc. philomath. de Paris (7) II. 1877—78, p. 54—59. — Sur quelques oiseaux de la Papouasie. Assoc. scientif. de France. 1878. Bull. N°. 533 p. 247., N°. 539, p. 349—350. — C. TAPPARONE-CANEFRI. Catalogue des Coquilles rapportées de la Nouvelle-Guinée par M. Raffray. Bull. Soc. Zoolog. de Fr. III. Paris 1878 p. 244—277. — Recherches sur la faune malacologique de la Nouvelle-Guinée. C. R. de l'Acad. d. Sc. LXXXVI. Paris 1878, p. 1149—1150. — On the Molluscan Fauna of New Guinea. Ann. and Mag. Nat. Hist. (5) II. London 1878, p. 110—112. — MAURICE MAINDRON. Coup d'oeil sur la faune de la Nouvelle-Guinée. Bull. Soc. Zoolog. de Fr. VII. Paris 1882 p. 354—373. — Les races d'hommes de la Nouvelle-Guinée. Philosophie positive. Paris 1881. Septb.—Octb. — Notes pour servir à l'histoire des Hyménoptères de l'Archipel Indien et de la Nouvelle-Guinée. Ann. Soc. Entomolog. de Fr. (5) VIII. Paris 1878, p. 394—398., IX. 1879, p. 173—182. — A. RAFFRAY. Coléoptères de la Malaisie et de la Nouvelle-Guinée. ibid. p. CXLVI.

2) Entdeckte Riffe und Klippen nahe bei den Boe-Inseln. Gilolo-Passage. Molukken-See. Nachrichten für Seefahrer. VIII. Berlin 1877 (N°. 394), p. 138.

3) Nautical Magazine. XLVI. London 1877, p. 1123.

4) Hydrographic Notice. Washington 1877 N°. 54., hieraus Beschreibung einiger Inseln der Dampier-Strasse. Annalen der Hydrographie. VI. Berlin 1878, p. 215—217.

das Fahrwasser der Gaman-Strasse, besonders bei den Wai-Inseln (Augusta- und Pigeon-Insel); ferner das Fahrwasser zwischen Mios Mansar [Mansuar] und Gaman, in dem sich viele Riffe befinden. In einer grossen Bucht an der Südküste von Gaman ankerte das Schiff unter 0° 24′ S. [1]), und ca. 130° 33′ E. In der Nähe des Ufers waren viele Dörfer zu gewahren, die aber — wie auf den benachbarten Inseln — verlassen waren, weil die Eingeborenen fürchteten gezwungen zu werden in holländische Dienste zu treten, um den Aufstand auf Halmahera niederwerfen zu helfen [2]). Zwischen den grossen Korallenriffen nördlich von Mios Mansar und der Südküste von Gaman wurde eine tiefe, gefahrlose Fahrrinne aufgefunden bis zur Insel Lama. Ferner wurde die Meerenge zwischen den Inseln Fau und Gébé ausgelotet und auch das Dorf Ketjépi an der Nordküste des letztgenannten Eiland aufgesucht. Auf der Insel Waigëu wurde die Fofak-Bai angesegelt und auch die Strecke zwischen der Buccleugh-Untiefe bis zum Kap Ume [Pigot-Spitze] ausgelotet.

Beim Passiren der Fam-Inseln [2]) [Jef Fam] entdeckte man im Süden und Osten ein Riff, das sich ihnen parallel in NE-SW. in einem Abstande von 2½—3 Sm. ausdehnte.

Schliesslich wurden noch Nachforschungen nach den von JACOB B. BROWN aufgefundenen Untiefen angestellt. Die „Alert" dampfte zwischen den Bo-Inseln und Kofiau hindurch, ohne eine von ihnen zu entdecken [4]). Dagegen wurde unter ca 1° 10′ 30″ S., 129° 22′ 30″ E., 1½ Sm. nach Ost von dem SE-Ende der östlichen Insel der Gruppe, also von dem eigentlichen Popa, ein Riff bemerkt.

G. L. Bink und **W. L. Jens** 1877.

Die Eingeborenen an der Doré-Bai haben die Gepflogenheit im Monat September auszuziehen, um Bohnen, die an den Abhängen des Arfak-Gebirges gezogen werden, zu erhandeln. Die Missionare G. L. BINK und W. L. JENS beschlossen im Jahre 1877 einmal an einer derartigen Fahrt teilzunehmen [5]). Am 18. September verliessen sie Manokwari in einem grossen, mit zwei Auslegern versehenen Kanu, das im ganzen 13 Personen fasste, in südlicher Richtung, um nach 8½ stündiger Fahrt vor Muki einzutreffen, wo aber der starken Brandung wegen nicht gelandet werden konnte. Als die Reisenden 2 Stunden später vor Warkoi, auch Menangin genannt, eintrafen, fanden sie hier nicht weniger als 25 Kanus liegend, die zu dem nämlichen Zweck aus der Landschaft Doré gekommen waren. Am nächsten Morgen traten BINK und JENS in Begleitung von drei Leuten den Marsch ins Innere an und gelangten auf steilen Pfaden nach dem in etwa 3—3500 Fuss Höhe liegenden, aus 3 Häusern bestehenden Dorf Mansénam. Es war von 30—40 Seelen bewohnt und auf einer kleinen Hochfläche von 100 Schritten im Quadrat angelegt. Abends trafen die Missionare wieder am Strande ein und setzten die Fahrt am 20. fort. Nach wenigen Stunden wurde Mabo erreicht, wo 20 Kanus

---

1) Dieser Angabe muss ein Druckfehler zugrunde liegen, denn nach der angegebenen Position müsste sich dies auf die Nordküste von Gaman beziehen, was nicht gut möglich ist.

2) Es handelte sich um die Niederschlagung des Aufstandes von DANU BABA HASAN, der das alte Reich Djailolo wiederherstellen wollte. Zu diesem Zweck stellten die Sultane von Ternate und Tidore Hülfstruppen und der letztgenannte — nicht die Indische Regierung — war es, welcher auch Leute von den Papuanischen Inseln heranzog.

3) Nicht Tameay-Inseln.

4) Nachforschung nach den bei den Boe-Inseln befindlichen Riffen und Klippen. Nachrichten für Seefahrer. VIII. Berlin 1877 (N°. 935), p. 322—323.

5) Nieuw-Guinea. Berigten van de Utrechtsche Zendingsvereeniging. XIX. 1878, p. 170—180.

von der Insel Manaswari lagen. Die Bemühungen der Leute, hier die gewünschten Bohnen zu erhalten, waren erfolglos, da infolge der andauernden Trockenheit die Ernte missglückt war. Am 22. erfolgte die Ankunft vor dem weiter südlich liegenden Warambēr. Der Ort lag auf einem landeinwärts liegenden Berge. Als BINK und JENS sich dorthin begaben, begegnete ihnen ein Mann, der mitteilte, dass hier ebensowenig die gewünschten Hülsenfrüchte zu haben seien. Am 23. wurde die Rückfahrt nach der Doré-Bai angetreten.

Kapt. **Scott** 1877.

Kapt. SCOTT berichtete, dass er eine gefährliche Untiefe zwischen der Nordspitze der Horn-Insel [Narupai] und der Südküste der Wednesdey-Insel [Maurura] entdeckt habe [1]). Sie erhielt den Namen Scott-Felsen und liegt in 10° 33′ S., 142° 19′ E. [2]).

Henry Majoribanks Chester 1877.

Der Police Magistrate H. M. CHESTER war von der Regierung von Queensland beauftragt worden eine Fahrt nach Neu-Guinea zu unternehmen und zwar besonders im Hinblick auf den Mai Kusa. Zugleich wurde auch der Besuch des Utanata (!!) „which appears to be an interesting field for discovery" als eine wünschenswerte Aufgabe bezeichnet. Am 1. Dezember 1877 verliess er auf 2 Kuttern in Begleitung von F. JARDINE, C. PENNEFATHER, FRANK SUMMERS, des Lotsen WILKIE und seines Sohnes H. NAVILLE CHESTER die Thursday-Insel, um zunächst nach Mabuiag [Jervis-Insel] zu segeln. Am 3. wurde die Fahrt in nördlicher Richtung fortgesetzt und darauf auf Boigu [Talbot-Insel], das während der Regenzeit einem Moraste glich, gelandet. Am 5. Dezember wurde von hier aus in zweistündiger Fahrt die Mündung des Mai Kusa erreicht [3]). Nachdem zunächst ein Marsch 5 miles weit landeinwärts unternommen worden war, ging es am folgenden Tage stromaufwärts weiter, worauf die Fahrzeuge am 7. 12 miles unterhalb der Stelle, bis zu welcher der „Ellengowan" im Jahre 1875 vorgedrungen war, (s. oben p. 205) anlangten. Am 8. wurde die Rückfahrt angetreten, und am 9. in einen anderen Arm des Flusses eingelaufen [4]). Am 11. befanden die Kutter sich ausserhalb der Mündung und trafen am 15. wieder vor der Thursday-Insel ein.

Franz Hübner 1877.

Am 6. April 1875 segelte FRANZ HÜBNER von Hamburg ab, um naturwissenschaftliche Sammlungen für das Museum GODEFFROY anzulegen. Das nächste, am 29. August erreichte Ziel waren die Samoa-Inseln. Er beabsichtigte darauf die Tonga-Inseln, Neu-Mecklenburg, Neu-Pommern und endlich Neu-Guinea zu besuchen [5]). Im Januar 1877

---

1) Entdeckung einer Untiefe in der Flinders-Passage. Nachr. f. Seefahrer. VIII. Berlin 1877 (N°. 77), p. 178. (Hydrogr. Notice. Washington 1877, N°. 26 nach Straits Governm. Gazette. Singapore 1877, 20th April).

2) Australia Directory. Vol. II. 6th ed. London 1907, p. 480.

3) Narrative of Expeditions to New Guinea in a serie of letters by HENRY M. CHESTER, Police Magistrate, Thursday Island. addressed to the Honourable the Colonial Secretary of Queensland. Brisbane 1878, p. 2—6. — Further Correspondence respecting New Guinea... May 1883 [C. 3617], p. 104—107.

4) Mit diesem Mündungsarm kann nur der Wasu Kusa gemeint sein, der wahrscheinlich zuerst von BREW befahren worden ist. (Siehe oben p. 222).

5) J. D. E. SCHMELTZ. Neue Expedition nach dem Stillen Ocean. Journ. des Museum Godeffroy. VIII. Hamburg 1875, p. 139.

traf HÜBNER auf Mioko, südlich von Neu-Lauenburg ein, starb aber bereits am 31. Dezember desselben Jahres infolge eines Sonnenstiches [1]). Von seinen Sammlungen haben verschiedene Gegenstände eine Bearbeitung erfahren [2]), aus denen sich ergiebt, dass er auch auf Neu-Pommern und Neu-Lauenburg tätig gewesen ist. Von ihm selbst liegt nur eine kleine Mitteilung vor [3]).

W. Symington 1877.

Als der Dampfer „Hankow", Kapt. W. SYMINGTON, sich am 10. März 1877 zwischen der Crown- und der Rich-Insel befand, bemerkte er unter 4° 55' S., 146° 50' E. Brandung in einer Ausdehnung von etwa 1 Seemeile [4]).

Kapt. **Eury** 1877.

Im Jahre 1877 entdeckte EURY, Kapitän des Walfischfahrers „Adventurer", auf dem Äquator in 146° E. zwei kleine durch ein Riff miteinander verbundene Inseln, die unbewohnt und mit niedrigen Bäumen bewachsen waren. Ihre Länge betrug 1/2 Seemeile [5]). Bisher sind sie noch nicht wieder aufgefunden worden [6]).

W. G. Lawes 1877.

W. G. LAWES der krankheitshalber seinen Wohnsitz von Port Moresby nach Somerset verlegt hatte, segelte am 27. Dezember 1876 auf dem kurz zuvor angekauften kleinen Missionsschoner „Mayri" nach Port Moresby ab. Hier nahm er 4, Ende November von Lifu auf dem „John Williams" eingetroffene Missionsgehülfen [7]) an Bord und setzte am 6. Januar 1877 die Fahrt in östlicher Richtung fort. Nachdem abends noch die Hood-Spitze erreicht worden war, erfolgte am nächsten Morgen die Landung und fiel die Wahl auf Kerepunu als neue Missionsstation. Da LAWES von einem grossen Fluss gehört hatte, der in die Hood-Bai münden sollte, so beschloss er ihn aufzusuchen. Von dem Kerepunu gegenüberliegenden Strande aus wurde der Marsch angetreten und, nachdem 4 miles zurückgelegt waren, das Flüsschen Akewa überschritten. Nach weiteren 4 miles wurde endlich die Mündung eines

---

1) [J. D. E.] S[CHMELTZ]. Franz Hübner. Journ. des Museum Godeffroy. XIV. 1879, p. 214.

2) O. FINSCH. On a Collection of Birds made by Mr. Hübner on Duke-of-York Island and New-Britain. Proceed. Zoolog. Soc. 1879 p. 9—17. — J. D. E. SCHMELTZ und R. KRAUSE. Die ethnographisch-anthropologische Abtheilung des Museum Godeffroy in Hamburg. Hamburg 1881, p. 16—18, 430, 431, 542, 609.

3) J. D. E. SCHMELTZ. Ueber einige religiöse Gebräuche der Melanesier. Globus. XII. 1882, p. 39—41.

4) Hydrographic Notice. London 1879, N°. 13. (Pacific Ocean, Notice N°. 48), hieraus Berigt aan Zeevarenden 's Gravenhage 1879, N°. 35/916, p. 277—278. Auf der deutschen Admiralitätskarte N° 100 wird dieses Riff mit einem Fragezeichen versehen, so dass eine nähere Untersuchung der Stelle noch nicht stattgefunden haben dürfte.

5) Über einige Riffe, Untiefen und Inseln im westlichen Theile des Stillen Oceans. Nachrichten für Seefahrer. VIII. Berlin 1877, p. 324 (N°. 937) nach Berigt aan Zeevarenden. 's Gravenhage 1877, N°. 49/839. — Berigt aan Zeevarenden. 's Gravenhage 1878, N°. 52/1126 nach Hydrogr. Notice. London 1878, N° 44.

6) Im Jahre 1886 passirte das deutsche Kanonenboot „Albatross" die Stelle innerhalb 4 Seemeilen Entfernung, ohne etwas von den Inseln zu gewahren. (Berigt aan Zeevarenden 1887, N°. 37/1201, p. 373 aus Hydrogr. Notice. 1887, N°. 3.) Im Jahre 1898 steuerte das Kriegsschiff „Möwe" die Inseln an und passirte die angegebene Stelle in der Nacht 25/26. März. Ebensowenig wie dieses Schiff, vermochte auch der Dampfer „Peiho" 1908 etwas von diesen Inselchen zu bemerken. (Nachr. f. Seefahrer. XXXIX. 1908, N°. 2483). Dagegen erwähnt G. THILENIUS eine Insel Utan, wohin einmal ein Boot von Kanīt in nördlicher Richtung verschlagen wurde. (Nova Acta. Abhandlg. Kais Leop. Carolin. Akademie. LXXX. (N°. 2) Halle 1903, p. 112). Jedenfalls dürfte die Positionsbestimmung von EURY keine genaue gewesen sein. (Siehe auch Nachr. f. Seef. XXXVIII. 1907, N°. 102).

7) The „John Williams". Chronicle London Miss. Soc. 1877, p. 84.

100—150 feet breiten Flusses erreicht, der zu Ehren des Schatzmeisters der London Missionary Society den Namen Kemp Welch-Fluss erhielt [1]). An der gegenüberliegenden Seite der Bucht konnte man von hier aus das Dorf Kalo gewahren.

Auf der Rückfahrt blieb LAWES noch 2 Tage in Port Moresby, besuchte darauf Bura und traf Anfang Februar wieder in Somerset ein, nachdem er noch die Darnley- und die Murray-Insel aufgesucht hatte [2]). Nach dem letztgenannten Eiland wurde noch in dem nämlichen Jahre die bisherige Hauptstation von Somerset verlegt.

James Chalmers, Samuel Mac Farlane und **W. G. Lawes** 1877.

JAMES CHALMERS war im Jahre 1867 als Missionar der London Missionary Society auf Rarotonga eingetroffen, um nach 10-jähriger Tätigkeit dem Rufe der Direktoren, seine Kraft der Neu-Guinea-Mission zu widmen, Folge zu leisten. Von Sydney aus, wohin er zunächst gelangt war, schiffte er sich mit seiner Frau am 20. September 1877 auf dem Dampfer „William Mac Kinnon" ein. In Somerset am 30. angelangt, bestieg er den kürzlich für die Zwecke der Mission erworbenen Schoner „Bertha" und trat am 2. Oktober in Begleitung von S. MAC FARLANE die Weiterfahrt durch die Torres-Strasse an. Am 4. wurde Èrupa [Village-Insel], am 5. die Yorke-Insel [Măsig] und am 6. Èrub [Darnley-Insel] erreicht. Nachdem am 10. wieder unter Segel gegangen worden war, ging der Kurs nach der Murray-Insel [Mèr], wo der Aufenthalt vom 12. bis 17. währte. Am 19. wurde die Küste von Neu-Guinea erreicht und unweit Bura [Boera] geankert. Bald nach dem Eintreffen erschien W. G. LAWES an Bord, worauf am folgenden Morgen die Missionsstation besucht wurde, während die „Bertha" nach Port Moresby weiterging. Die Missionare trafen hier abends in einem offenen Boote ein. Während des 25. und 26. unternahm CHALMERS mit A. GOLDIE einen Ausflug nach dem Fluss Laloki.

Nunmehr trat an CHALMERS die Aufgabe heran, einen Platz für eine zu gründende Missionsstation, die ihm zugleich als Wohnstätte dienen sollte, aufzusuchen. Am 1. November schiffte er sich mit LAWES auf dem kleinen Schoner „Mayri" ein, während MAC FARLANE Port Moresby einen Tag vorher auf der „Bertha" verlassen hatte. Nach einem Besuch von Tupuselei, Kaile [Tawa-Tawa] und Hulá, erfolgte am 6. das Eintreffen in Kerepunu. Während LAWES zunächst hier blieb, ging CHALMERS auf die „Bertha" über, um mit MAC FARLANE und einigen Missionsgehülfen die Fahrt in östlicher Richtung fortzusetzen. Der erste Besuch galt

1) Der einheimische Name ist Wanigela [Vanigela], zuweilen auch Wanigera genannt.

2) New Guinea. Chronicle London Miss. Soc. 1877, p. 197—200. — Ein neuentdeckter Fluss in Neu-Guinea. Das Ausland. L. 1877, p. 580. — H. GREFFRATH. Eine neue Forschungsreise nach Neu-Guinea. Mittlg. k.k. geogr. Gesellsch. Wien. IX. 1877, p. 587, s. auch Globus. XXXII. 1877, p. 111.

3) JAMES CHALMERS. Through New Zealand and New Guinea. Chronicle London Missionary Society 1878, p. 156—159. — JAMES CHALMERS. New Guinea. First Weeks at South Cape. Chronicle London Miss. Soc. 1883, p. 142—146. — JAMES CHALMERS and W. WYATT GILL. Work and Aventures in New Guinea 1877—1885. London 1885. Übersetzung: Neu-Guinea. Reisen und Missionsthätigkeit während der Jahre 1877 bis 1885. Leipzig 1886. — JAMES CHALMERS. Pioneer Life and Work in New Guinea 1877—1894. London 1895, p. 29—60. — JAMES CHALMERS. Explorations in South-Eastern New Guinea. Proceed. R. Geogr. Soc. N. S. IX. 1887, p. 71—73. Die Schriften von CHALMERS sind sehr schwer zu benutzen. Er springt von einem Punkt zum anderen über, so dass alles durcheinander kugelt. Ort und Zeit kommen für ihn wenig in Betracht. Mit vollem Recht urteilt denn auch ein Referent: „The geographer in search of accurate information regarding the topography and natural features may find it tantalising" (Scott. Geogr. Magazine. III. Edinburgh 1887, p. 377). — [S. MAC FARLANE]. New Guinea. Chronicle London Missionary Soc. 1878, p. 87—95.

der Teste-Insel [Wari], wo 2 Missionsgehülfen zurückgelassen wurden. Darauf ward am 21. die Fahrt nach der Moresby-Insel [Basilaki] fortgesetzt und am folgenden Tage in der Hoop Iron-Bai geankert [1]). Am 23. ging es durch die Fortescue-Strasse und weiter nach den Killerton-Inseln, auf denen abends gelandet wurde. Am nächsten Tage ankerte das Schiff am Südkap, und hier auf Suáu, der Stacey-Insel, fand CHALMERS einen für die Missionsstation geeigneten Platz, worauf der Bau des Hauses in Angriff genommen wurde. Nachdem MAC FARLANE am 4. Dezember auf der „Bertha" die Rückfahrt nach der Murray-Insel, die am 15. Dezember wieder erreicht wurde, angetreten hatte, stattete CHALMERS mehreren Dörfern auf dem gegenüberliegenden Festlande von Neu-Guinea einen Besuch ab. Am 14. war der Bau des Hauses so weit vorgeschritten, dass es bezogen werden konnte. Am 29. Dezember fand, der noch zu erwähnende Überfall statt, bei dem CHARLES DUDFIELD, der Führer der „Mayri", Verwundungen davontrug.

Andrew Goldie, Alexander Morton, William Blunden James H. Shaw 1877—78.

Im Jahre 1877 verband GOLDIE sich mit ALEXANDER MORTON, WILLIAM BLUNDEN und JAMES H. SHAW zu einem gemeinschaftlichen Unternehmen nach Neu-Guinea. Über den Verlauf dieser Expedition hat GOLDIE einige dürftige Mitteilungen gemacht, in denen wie gewöhnlich nur von seiner eigenen Person die Rede ist [2]). Erst durch den Bericht von MORTON vermag man sich ein Bild von dem Verlauf der Reise zu machen [3]). Mitte Mai 1877 wurde Sydney verlassen. Nach der Ankunft in Somerset wurde ein kleiner Kutter (8 Tonnen) erworben, der darauf den Namen „Explorer" erhielt. Am 4. Juli wurde in Gesellschaft des Missionsschoners „Mayri" ausgesegelt und am 6. die Darnley-Insel erreicht. Nach einem vom 9.—14. währenden Aufenthalt auf der Murray-Insel, wurde die Fahrt nach Port Moresby fortgesetzt, wo die Ankunft am 17. erfolgte. Während MORTON und BLUNDEN von hier aus einen Marsch nach dem Fluss Laloki [Laroki] unternahmen, segelten die übrigen Teilnehmer auf dem „Explorer" am 27. längs der Küste in östlicher Richtung weiter, um am Bootless Inlet unweit Tupuselei zu landen. Nachdem sie 8 miles landeinwärts zurückgelegt hatten, schlugen sie ein Lager auf. Während des 14 tägigen Aufenthaltes unternahm SHAW eine Besteigung des Astrolabe-Berges (3860 feet). Am 10. August kehrte man nach Port Moresby zurück und bereits am nächsten Tage wurde die Fahrt in westlicher Richtung fortgesetzt. Von Bura aus gelangten sie in einem Boot nach dem Usborne-Fluss [Laloki], den sie 10—12 miles stromaufwärts ruderten. Infolge einer Verwundung, die SHAW sich zugezogen hatte, musste die Fahrt abgebrochen und nach Port Moresby zurückgekehrt werden. Während SHAW hier zurückblieb, wanderte GOLDIE nach dem Lagerplatz von MORTON und BLUNDEN, um sich mit den dort angelegten Sammlungen wieder nach dem Hafenort zu begeben.

Nach der Wiederherstellung von SHAW, brach GOLDIE mit diesem nochmals — am 10. November — nach dem Lager am Laloki auf. Gemeinschaftlich wurde alsdann am 15.

1) Als die Mannschaft hier nach Wasser suchte, wurde sie von den Eingeborenen angegriffen. (Further Correspondence respecting New Guinea. Aug. 1889. London 1890 [C. 5883], p. 157.)

2) A. GOLDIE. A Journey into the Interior of New Guinea from Port Moresby. Proceed. R. Geogr. Soc. XXII. 1877—78. London 1878, p. 219—223. — Mr. Goldie's Travels in New Guinea. Gardeners' Chronicle. N. S. XI. 1879, 597—598, hieraus Nature. XX. London 1879, p. 87.

3) ALEXANDER MORTON. Notes on a Trip to the Islands of Torres Straits and the South-east Coast of New Guinea. Proceed. Geogr. Soc. of Australasia. I. Sydney 1885, p. 65—84.

der Marsch in westlicher Richtung fortgesetzt, worauf in 6—7 miles Entfernung ein bedeutender Nebenfluss entdeckt wurde, den GOLDIE, sich selbst zu Ehren, Goldie-Fluss taufte. In der Nähe des hier errichteten Lagers war es, dass ein Kanake, JEMMY CALEDONIA, Spuren von Gold in den Sanden und Geröllen entdeckte [1]. Nachdem am 18. ein Stück Wegs im Tal des Goldie-Flusses gewandert worden war [2], traten die Reisenden am 20. den Rückmarsch nach Port Moresby an.

Im Dezember wurde der „Explorer" aufs neue bestiegen, um nach der Insel Suáu (Süd-Kap) zu segeln, in der Hoffnung dort bessere Gelegenheit zum Sammeln zu finden. Die Fahrt ging zunächst nach Kapa-Kapa und darauf nach der Hood-Bai, in welcher bei Kerepunu geankert wurde. Dieser Ort wurde am 25. Dezember verlassen. Bei der Ankunft auf Suáu am 29. hatte gerade der Überfall des Schoner „Mayri" stattgefunden, bei welcher Gelegenheit der Kapt. CHARLES DUDFIELD Verwundungen davon getragen hatte [3]. Beide Schiffe segelten hierauf nach Port Moresby, wo MORTON auf die „Mayri" überging und auf dieser sich nach der Thursday-Insel begab, um von dort aus nach Sydney zurückzukehren.

Bald darauf, also im Jahre 1878, unternahm GOLDIE mit den beiden anderen Teilnehmern nochmals auf dem „Explorer" eine 7—8 Wochen währende Fahrt in südöstlicher Richtung [4]. Bei dieser Gelegenheit wurde in die Cloudy-Bucht eingelaufen und der in ihr mündende Robinson-Fluss [Amina Guina] befahren. An ihrer Westseite wurde ein Fluss entdeckt, der den Namen Blunden-Fluss erhielt [5]. Ferner konnte GOLDIE sich die Entdeckung zweier Buchten zuschreiben, von der die eine Millport- und die andere Glasgow-Hafen genannt wurde [6]. Die Fahrt wurde hierauf nach dem Louisiaden-Archipel fortgesetzt und eine dort entdeckte Inselgruppe Redlick-Gruppe [sic!] benannt [7]. Ferner wurde bei den Teste-Inseln [Wari] angelegt.

Nachdem Port Moresby wieder erreicht worden war, begab die Expedition sich nach

---

1) GOLDIE beeilte sich von dieser Entdeckung, die er sich selbst zuschrieb, in den australischen Zeitungen, Kunde zu geben. (s. auch Gardeners' Chronicle. N. S. IX. 1878, p. 306). Später, als das dadurch angerichtete Unheil bereits seinen Lauf genommen hatte, warnte er vor Unternehmungen, die auf die Ausbeutung dieses Goldvorkommens gerichtet waren. (Communication de M. M. [JAMES] MACDONALD et [A.] GOLDIE. Bull. Soc. géogr. d'Anvers. II. 1878, p. 520—522). Wie A. GIBB MAITLAND (Geological Observations in British New Guinea in 1891. Annual Report on Britisch New Guinea 1891—1892. Brisbane 1893, p. 65) mitteilt, war der Fund in einem Nebenfluss des Laloki, der 3 miles oberhalb des Zusammenflusses mit dem Goldie-Fluss mündet, gemacht worden.

2) Dieser Erfolg verleitete ihn zu dem hochtrabenden und nicht einmal zutreffenden Erguss: „I have the honour to be the first European who has ventured with a small band of men to penetrate by land for a considerable distance into the interior of New-Guinea, and, being a British subject, I feel it my duty to lay the result of my journey before the country."

3) Rapport du capitaine [CHARLES] DUDFIELD, commandant du „Mayri". Bull. Soc. géogr. d'Anvers. II. 1878, p. 512—513.

4) Nature. XIX. 1878—1879. London 1879, p. 43. — Über die auf der Expedition gesammelten Naturalien s. E. PIERSON RAMSAY. Contributions to the Zoology of New Guinea. I. II. Mammals and Birds. Proceed. Linn. Soc. N. S. W. III. 1878. Sydney 1879, p. 341—305., IV and V. Remarks on certain collections made by Mr. Andrew Goldie, in the south-eastern portion of New Guinea and the Louisiades. Proceed. Linn. Soc. of N. S. Wales. IV. Sydney. 1879, p. 85—102. — R. BOWDLER SHARPE. Contributions to the Ornithology of New Guinea. Journ. Linn. Soc. (Zoology) XIII. London 1876—1878 p. 79—83, 305—321, 457—458, 486—505, Pl. XIV., XIV. 1878, p. 349—372, Pl. XXVIII—XXX. — F. Baron VON MUELLER. Descriptive Notes on Papuan Plants. III—V. Melbourne 1876—77, p. 45—90.

5) Es ist dies der Gada Guina.

6) Losoa- und Nobanoka-Bai der Eingeborenen. — Nabanoka Bay or Port Glasgow by Mr. Goldie of the ship „Explorer". Karton der Karte: British New Guinea. South Coast Round Head to Orangerie-Bay. Annual Report on British New Guinea 1893—1894. Brisbane 1894. Map N°. 9.

7) Zu Ehren von Kapitän E. REDLICH. Sie liegen im SW. von St. Aignan unter 10° 51′ S., 152° 32′ E.

der Thursday-Insel, wo ihre Auflösung erfolgte. Mit Ausnahme von GOLDIE suchten die Teilnehmer Sydney wieder auf.

Wilfred Powell 1877—78.

WILFRED POWELL hatte sich von einigen Personen in Sydney die Mittel für die Gründung eines Plantagen- und Handelsunternehmens auf Neu-Pommern zu verschaffen gewusst. Da die Mitteilungen [1]) über seine Erfahrungen vielfach der Glaubwürdigkeit entbehren, wie bereits R. PARKINSON [2]), O. FINSCH [3]) und J. WEISSER [4]) dargetan haben, und auch ferner genauen Zeitangaben aus dem Wege gegangen wird, so können wir uns kurz fassen.

Am 1. Juni 1877 wurde Port Jackson auf dem 15 Tonnen haltenden Kutter „Star of the East" verlassen, um zunächst einige Küstenplätze von Queensland zu besuchen. Auf der Weiterfahrt durch die China-Strasse besuchte POWELL die Heath- sowie die Hayter-Insel und gelangte später auf dem Wege durch den St. Georg-Kanal nach Nodup an der Nordostküste der Krater-Halbinsel von Neu-Pommern. Von hier aus wurde die Tawui-Spitze [Kap Stephens] umschifft und an der Nordküste der Gazelle-Halbinsel im „Distrikt Gunan", womit die Landschaft Malaguna gemeint war, gelandet. Von hier machte POWELL einen Abstecher, indem er über den Ratawul-Pass nach der Blanche-Bai wanderte, die Insel Matupi aufsuchte und auf einem zwischen den Vulkanen Mutter und Nord-Tochter führenden Pfade nach Nodup wanderte und von dort längs des Strandes nach seinem Schiffe zurückkehrte. Hierauf segelte der „Star of the East" nach der Neu-Lauenburg-Gruppe, besuchte Makadau, Mioko, Ulu sowie den Hunter-Hafen, und kehrte nach der Nordküste der Gazelle-Halbinsel zurück.

An der Blanche-Bai erwarb POWELL zu Kinigunan ein Stück Land und baute sich ein Haus. Von hier aus unternahm er einen Marsch nach dem Wuna Kokor, der damals noch Beautemps-Beaupré-, jetzt Varzin-Berg genannten höchsten Erhebung der Halbinsel. Über ein Dorf Nukguniga gelangte POWELL an seine Nordostseite, wo er einen See mit einer darin befindlichen Insel entdeckt haben will, welche Angabe aber von PARKINSON als eine Fälschung bezeichnet worden ist.

---

1) WILFRED POWELL. Six Year's Exploration in New Britain and Neighbouring Islands. Report Brit. Assoc. Adv. of Science. 1880, p. 658., Proceed. R. Geogr. Soc. N. S. II. London 1880, p. 645—646. — WILFRED POWELL. Wanderings in a Wild Country; or Three Years amongst the Cannibals of New Britain. London 1883. — Unter den Kannibalen von Neu-Britannien. Frei übertragen von J. M. SCHRÖTER. Leipzig 1883. — H. VON ROSENBERG. Nieuw-Brittanje geschetst in losse tafereelen. Tijdschr. Nederl. Aardr. Gen. (2) III. 1886. Versl. en Meded., p. 97—108, 242—250, 405—414, 555—559, 716—722., (2) IV. 1887, p. 144—152. — Neu-Britannien und seine Bewohner [Nach W. POWELL]. Das Ausland. LVIII. 1885, p. 81—85, 112—116, 132—136. — WILFRED POWELL. Observations on New-Britain and Neighbouring Islands, during a Six Year's Exploration. Proceed. R. Geogr. Soc. N. S. III. London 1881, p. 84—97., Auszug: Zusätze zu der Beschreibung von Neu-Britannien. Ann. der Hydrogr. IX. Berlin 1881, p. 383—389. — WILFRED POWELL. New Guinea and the Western Pacific. Proceed. R. Colon. Institute. XV. 1883—84. London 1884, p. 7—39. — WILFRED POWELL. New Britain and the Adjacent Islands. Nautical Magazine. LIV. London 1885, p. 696—710.

2) R. PARKINSON. Im Bismarck-Archipel. Leipzig 1887, p. 39, 58, 63.

3) OTTO FINSCH. Samoa-Fahrten. Leipzig 1888, p. 21, 70, 121, 124, 185, 191, 281, 297, 327, 332, 328, 370. — Auch M. RASCHER macht wiederholt die Bemerkung, dass POWELLS Angaben ungenau sind. (Baining, Land und Leute. Deutsches Kolonialblatt. XVII. Berlin 1906, p. 442).

4) J. WEISSER. Der Bismarck-Archipel und Kaiser Wilhelms-Land. Mittlg. Geogr. Ges. Hamburg 1885—86, p. 276. — JOHN MORESBY hätte denn auch wohl besser daran getan seine Bemerkung: „I am proud to think that at one time Mr. POWELL belonged to the Royal Navy". (Proceed. R. Colon. Institute. XV. 1883—84 London 1884, p. 24), für sich zu behalten.

Gegen Ende des Jahres traf POWELL auf der am Hunter-Hafen auf Neu-Lauenburg befindlichen Station der Wesleyanischen Mission ein, um mit dem Vorsteher, GEORGE BROWN, am 1. Januar 1878 eine Fahrt nach der Südostküste von Neu-Pommern auf der Dampfbarkasse „Henry Reid" anzutreten. Nach dem Erreichen der Birara- [Gazelle-] Spitze wurde die Fahrt längs der Küste von Neu-Pommern fortgesetzt. Hinter der Beaufort-Spitze, die POWELL in Archway-Spitze umtaufte, öffnete sich die Spacious- oder Weite-Bucht, die jetzt Grosse Bucht genannt wird. Westlich von ihr stiessen die Reisenden auf eine kleine Halbinsel von zungenförmiger Gestalt, deren Südende, Tong Point [Zungenspitze] genannt, die

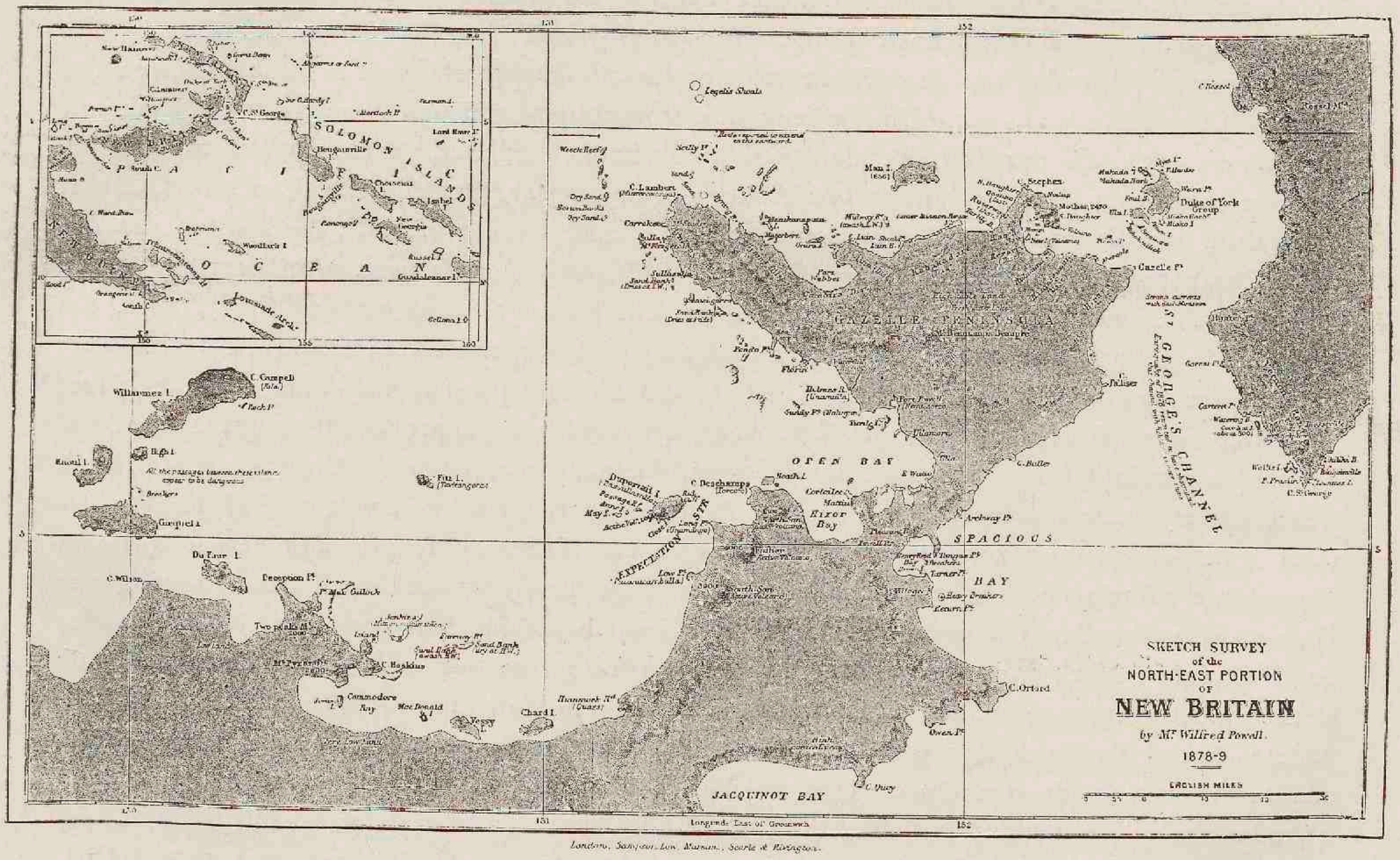


Fig. 28.

Henry Reid-Bai begrenzte. An ihrer Nordwestseite wurden die Mündungen des Pleasant-Flusses [Wulwut] 1) und des Powell-Flusses [Mäwlu] 2) aufgefunden. Das Kap, welches die Bucht im Süden begrenzt, nannte POWELL Turner-Spitze [Süd-Huk] und das kleine, westlich davon liegende Eiland, Brown-Insel. Vier Seemeilen südlich von der Turner-Spitze wurde abermals geankert und freundliche Beziehungen mit den Eingeborenen angeknüpft. Darauf dampfte die Barkasse noch bis zu der etwa unter 5° 10' S. liegenden Return- [Umkehr-] Spitze, um die Rückfahrt nach der Missionsstation anzutreten.

In das nämliche Jahr fällt auch die angebliche Besteigung des Vulkans Mutter

1) Auch Henry Reid-Fluss genannt.
2) Besser Mèwlu.

Kombiu] und zwar gelegentlich des heftigen Ausbruches des Kaije, der westlich von der Süd-Tochter [Turanguna] liegt. Abgesehen davon, dass POWELL dieses Ereignis jedesmal in den Monat Mai verlegt [1]), während es doch am 5. Februar stattfand, ist auch seine Schilderung desselben durchaus unzutreffend. Von dem Gipfel der Mutter aus will er in den feurigen Krater hineingesehen haben, aus dem enorme Mengen rotglühender Steine, von Hausgrösse bis in unsichtbare Höhen, wo sie gleich Raketen zerstoben, emporgeschleudert wurden. Zu gleicher Zeit seien gewaltige Flammen bis zu der Höhe, in der POWELL sich befand, nämlich 692 m. emporgezüngelt.

Ein weiteres Unternehmen POWELLS bestand in einer bis zum westlichen Ende von Neu-Pommern sich ausdehnenden Fahrt. Von dem Junior Mission Hause bei Kabada (lies Kambakanda) [Wunela] an der Nordküste der Gazelle-Halbinsel, ging es zunächst nach der Liwuan- [Luin-] Bai und, nach Umschiffung des Vorgebirges gleichen Namens, in die Kambair-Bucht, die sich an der Ostseite der Atiliklikun-Bucht befindet. Nachdem das Schiff auch noch in der Lasul- [Baining-] Bucht vor Anker gegangen war, umschiffte es das Kap Lambert [Tongilus], wobei im Norden die kleinen, felsigen Scilly-Inseln [Taléle], im Westen das mit dem Elisabeth-Riff identische Wrack- [Wreck-] Riff zu bemerken war. Von dem erwähnten Vorgebirge an wendete die Küste sich nach Süden. Es folgte zunächst das Kap Pómas, das POWELL Corroka nennt und darauf das Kap Sulla, der heutigen Ponosárer-Spitze entsprechend, hinter dem sich der Fitzgerald-Berg [2]) erhob, dessen Höhe auf nicht weniger als 5000 feet geschätzt wurde [3]). Hierauf wurde das nächste Vorgebirge passirt, das POWELL Sollas-solla nennt [Sula-Sula] [4]), und alsdann das auf einer kleinen Insel liegende Dorf Semsigoro, zeitweilig als Hauptstation für die Fischer von Matukanaputa dienend, erreicht. Auf der Weiterfahrt ging es an der zungenförmig vorspringenden Halbinsel Pondo und ferner an dem Vorgebirge Florin, das in Wirklichkeit Wunambĕre heisst, vorbei nach der Mündung des Holmes-Fluss [5]) oder Unamula [6]). Sieben km. südlich davon lag das Kap Nolagun oder Sandy Point [7]). Nach weiteren 7 km. gelangte POWELL in die tief nach Norden einschneidende kleine Bucht Nemisocco [8]), die er nach sich selbst Powell-Hafen benannte [9]). Diese kleine Bucht bildete einen Ausläufer der weit in den Inselkörper, aber lange nicht so weit, wie POWELL meinte [10]), einschneidenden Open- [Offenen] Bai. Die vor dem Powell-Hafen liegenden kleinen Eilande Keila nannte POWELL Turtle-Inseln. Längs der von hier ab eine südliche Richtung einschlagenden Küste segelnd, erreichte er zunächst das Dorf Ullamorn und darauf Ulla,

---

1) Wäre die Angabe richtig, dass POWELL erst im Mai von seiner Fahrt auf dem „Henry Reid" zurückgekehrt wäre, so hätte er unmöglich Zeuge des Ausbruches sein können. Sie muss unter allen Umständen früher erfolgt sein, da GEORGE BROWN sich Anfang April auf seiner Station befand.

2) Nach FITZGERALD in Sydney, einem der Förderer des POWELLschen Unternehmens.

3) Die Höhe beträgt 1318 m. PARKINSON identifizirt diesen Berg mit dem Rukhusam, während nach SPRIGADE und MOISEL der nordwestlich sich davon erhebende, 623 m. hohe Studer-Berg diesen einheimischen Namen führt.

4) Rargaragan nach der Karte von SPRIGADE und MOISEL.

5) Nach A. B. HOLMES in Sydney.

6) Toriu.

7) Mulúa.

8) POWELL. Wanderings in a Wild Country, p. 212. Auf der Karte steht Nemisorco.

9) Tawanatángir-Hafen.

10) Abgesehon davon, dass die Karte überhaupt stark verzeichnet ist, lässt POWELL die verschiedenen Buchten zu tief in das Land einschneiden.

aber erst in dem am östlichsten Teile der Bucht liegenden E'Watto begegnete POWELL wieder Eingeborenen seit dem Verlassen von Semsigoro. Längs der Südküste der Offenen Bai bemerkte man verschiedene tiefe Einbuchtungen, an denen aber vorbeigefahren wurde [1]. In Korlaili [Corlaili] sowie in dem benachbarten Matiju, am Eingang der Hixson-Bai [2], traf POWELL abermals freundlich gesinnte Eingeborene an. Er segelte in westlicher Richtung, ohne sich mit der Untersuchung dieser Bucht aufzuhalten, weiter, passirte alsdann die Ledanseur-Insel [Kákolan], die er in Heath-Insel umtaufte, und erreichte darauf das Kap Deschamps [Torkoro], das zugleich den Nordwestfuss des erloschenen Vulkans Nord-Sohn [3] bildet, dessen Höhe POWELL auf 1300 feet [4] schätzte. Dem in SSW. sich daran anschliessenden, gegen 4000 feet hohen Vater [5] entstiegen mächtige Rauchsäulen, während der südlich davon aufragende, gegen 3000 feet hohe Süd-Sohn [6] eine schwächere Tätigkeit entfaltete.

Von dem Kap Deschamps aus setzte POWELL seine Fahrt in südwestlicher Richtung fort und durchsegelte zunächst die Expectation- [Erwartungs-] Strasse, welche die Duportail-Inseln von Neu-Pommern trennt. Auf der Duportail-Insel, deren einheimischer Name nach POWELL Bassullasulla, in Wirklichkeit aber Lólobau [7] lautet, wurden zwei Vulkane bemerkt. Nahe deren Südküste lagen die beiden kleinen Close-Inseln [Tiwongo], genau westlich von der Long-Spitze [Unamungo] auf Neu-Pommern, die sich aber auf den neueren Karten nicht wiederfindet. Längs der Küste weitersegelnd wurde an der Low-Spitze [Koās] [8] vorbeigefahren und darauf das Kap Kwas [Quass], dem POWELL den Namen Hummock Head gab, erreicht. Südwestlich von ihm wurde das Land niedriger und nur die der Küste vorliegenden Inseln Chard, Vessy und Mac Donald [9] erschienen hoch. Die westlich von ihnen liegende Bucht, in deren Mitte die Norton-Insel [10] lag, erhielt den Namen Commodore-Bai. Im Norden dieser Norton-Halbinsel erhob sich der 2000 feet hohe Mount Pyramid [Pyramiden-Berg], der aber auf der deutschen Seekarte N°. 100 im SW. der Commodore-Bai liegt. Die Ostspitze der Halbinsel, welche die genannte Bucht im Norden begrenzt, wurde Kap Hoskins benannt. Hier angelangt, segelte POWELL in NW. weiter, zwischen der Island- [Insel-] Spitze und der

---

1) Wie A. HAHL (Nachr. Kaiser Wilhelms-Land. XII. Berlin 1896 p. 48) bereits bemerkte, sind diese Einbuchtungen gar nicht vorhanden.

2) Nach dem Präsidenten des Marine Board of New South Wales benannt.

3) Likuruanga der Eingeborenen nach der deutschen Admiralitätskarte N°. 90. A. HAHL (l.c.) gibt dagegen den Namen Lagunaubu, R. PARKINSON den Namen Golau (Dreissig Jahre in der Südsee 1907, p. 22), L. COUPPÉ den Namen Niukuruaga (Ann. de Notre-Dame du Sacré-Coeur. XXX. 1895, p. 274) an.

4) In Wirklichkeit 990 m.

5) Uláwun der Eingeborenen (R. PARKINSON l.c.); Naulavum nach A. HAHL (l.c. p. 49), Aulavun nach L. COUPPÉ (l.c. p. 273). Die Höhe dieses Berges beträgt 2300 m.

6) Bamus der Eingeborenen nach A. HAHL und L. COUPPÉ. Seine Höhe beträgt etwa 1600 m.

7) Lólobau oder Namisoko nach PARKINSON, Unamisoko nach A. HAHL (l.c.) und H. SCHNEE. (Bilder aus der Südsee 1904, p. 21).

8) Pucanucambulla der Eingeborenen nach POWELL. — Die oben erwähnten Ortschaften Ullamorn und Ulla sind unbekannt. Ihrer Lage nach entsprechen sie Tongan und Nesai bei G. FRIEDERICI. Das E'Watto bei POWELL dürfte dem Vatu (lies Watu) bei FRIEDERICI entsprechen. (Aufnahmen der Gazelle-Halbinsel [Neu-Pommern] von Karl Sapper, G. Friederici und W. Wernicke. Petermanns Mittlg. LVI. 1910, Taf. 33).

9) Mit diesem Namen wurden abermals Gönner von POWELL verewigt. Die Chard-Insel ist nach A. HAHL eine Halbinsel. Die südwestlich von der Mac Donald-Insel liegende Thiel-Insel hatte POWELL übersehen.

10) Diese Insel existirt nicht, was POWELL gesehen hatte, war der jetzige Du Faur-Berg (irrigerweise Du Faure-Berg geschrieben). Überhaupt ist die Commodore-Bucht bei POWELL ganz verzeichnet. Die kleine am Ende der Bucht liegende Insel, auf die man diesen Namen übertragen, hat daher mit der ursprünglichen nichts zu tun.

Jenkins-Insel [Mitum Mitumitaba] hindurch, ferner an der Mac Cullock-Spitze vorbei nach dem Nordwestende, das den Namen Deception- [Täuschung-] Spitze erhielt, hinter der sich der Two Peaks- [Zwei Spitz-] Berg erhob. Von hier aus will POWELL mit NNW-Kurs nach der „Insel" Willaumez gesegelt sein, wobei Filz- [Fitz-] Insel [Kimbe] [1]) zu seiner Rechten blieb. Eine westlich von der Deception-Spitze bemerkte hohe Insel nannte POWELL Du Faur-Insel [2]), die westlich von Raoul entdeckte High Island und die nahe der Südostspitze von Willaumez [3]) liegenden Eilande Rock Islands. Auf der Karte trug er zwischen Willaumez and der Nordküste von Neu-Pommern die Bemerkung ein: „All the passages between these islands appear to be dangerous". Wie bereits früher bemerkt [4]), stellte G. E. G. VON SCHLEINITZ am 25. September 1887 fest, dass alle diese angeblichen Durchfahrten nicht bestehen, sondern dass die Inseln Willaumez, Raoul und Du Faur Berge sind, die auf einer Halbinsel liegen [5]).

Da die Lebensmittel auf die Neige gingen, so wurde der Beschluss gefasst nach Kap Gloucester zu segeln, in der Hoffnung dort Schweine und Erdfrüchte zu erhalten. Bei der Annäherung will POWELL jedoch „a great volume of smoke hanging over the land", der die Gipfel verhüllte und durch die Eruptionen unzähliger Vulkane hervorgerufen sei, bemerkt haben. „Indeed the land seemed all on fire", so dass es in der Nähe des Strandes, wo geankert wurde, leicht gewesen wäre in einem Buche zu lesen. Die Luft war zugleich mit feiner Asche beschwängert, die alle Gegenstande mit einem grauen Staube bedeckte. Da das eine das andere ausschliesst, so sollte man glauben, dass POWELL niemals Zeuge eines vulkanischen Ausbruches gewesen sei [6]). Er will auch bemerkt haben, dass der Vulkan der Tupinier-Insel sich in Tätigkeit befunden habe. Da in der Low- oder Gloucester-Bai Lebensmittel nicht zu haben waren, so wurde der Versuch gemacht nach der Rook-Insel zu gelangen, ein Vorhaben, das durch die in der Dampier-Strasse herrschende, heftige Strömung vereitelt wurde. Nach der Nordküste von Neu-Pommern zurückgekehrt, ging POWELL in einer 20 Seem. vom Kap Gloucester entfernt liegenden Bucht vor Anker, die er aber infolge eines Angriffes seitens der Eingeborenen wieder verlassen musste. Den Rückweg nach Kap Lambert (gegen 360 km.!) will er nunmehr innerhalb zweier Tage zurückgelegt haben, worauf ihm dort das Missgeschick zustiess, dass das Schiff ein Leck bekam und auf eine Sandbank gesetzt werden musste. Von einem Agenten des Hauses J. C. GODEFFROY & SOHN aus seiner üblen Lage befreit, gelangte POWELL nach Neu-Lauenburg, wo er von dem britischen Kriegsschiff „Renard" aufgenommen und nach Sydney gebracht wurde.

Verlegung der Regierungsstation von Somerset nach der Thursday-Insel 1878.

Wie wir bereits (p. 123) gesehen, hatte die 1864 gegründete Niederlassung Somerset am Kap York ihrem Zwecke nicht entsprochen, da sie als Stützpunkt für die Schifffahrt durch die Torres-Strasse zu weit von der Route ab lag. Ferner war die Reede ungeeignet und endlich zeigte

---

1) POWELL gibt als einheimischen Namen Tavitangora an.

2) Zu Ehren des Haupturhebers der Expedition ECCLESTON DU FAUR in Sydney.

3) Von POWELL Kap Campbell nach einem Beamten des Department of Mines in Sydney benannt. — Der einheimische Name ist Kila. Auf der Karte ist es irrigerweise als Kap Campell bezeichnet.

4) Nova Guinea. I, pag. 271.

5) Nachrichten über Kaiser Wilhelms-Land. IV. Berlin 1888, p. 34, 35.

6) Von derartigen heftigen Ausbrüchen weiss keine andere Quelle etwas zu berichten. Während der 80er Jahre ist die Tätigkeit dieser Vulkane nach Aussage der Kapitäne ED. DALLMANN und O. SCHNEIDER eine ganz unbedeutende gewesen. (HUGO ZÖLLER. Deutsch-Neuguinea. 1891, p. 161).

diese Niederlassung auch als Kolonie keine Entwickelung. Die Regierung von Queensland sah sich aus diesen Gründen im Jahre 1877 veranlasst eine Verlegung ins Auge zu fassen, und die Wahl fiel auf die Thursday-Insel [Wai Bèn], die, zwischen der Horn-, der Hammond- und der Prince of Wales-Insel gelegen, eine für die passirenden Schiffe sehr günstige Lage besass [1]). Allerdings waren die Dampfer genötigt durch den Normanby-Sund ein- und wieder auszulaufen, da der Ellis-Kanal nur für Fahrzeuge bis 16 feet Tiefgang zugänglich war [2]). Zunächst ging man dazu über an der Vivien-Spitze (10° 35′ 10″ S., 139° 52′ 42″ E.) Stationsgebäude zu erreichten, die, obwohl die Eröffnung offiziell erst am 1. Januar 1878 erfolgte, bereits im Dezember 1877 im Betriebe waren [3]). Zur Bequemlichkeit der Schifffahrt wurde nicht allein auf dem höchsten Punkt der Thursday-Insel eine Signalstation errichtet, sondern ebenfalls auf dem 250 feet hohen Berge der Goode-Insel [Palilug], von dem aus alle Schiffe, die den Normanby-Sund oder den Prince of Wales-Kanal durchfahren, gesichtet werden können.

Bis zum heutigen Tage hat sich die Niederlassung auf der Thursday-Insel durchaus bewährt. In rascher Folge wurde das Fahrwasser durch Baken gekennzeichnet. Später kamen Leuchtfeuer hinzu und endlich wurde auch ein Anschluss an das internationale Kabelnetz erreicht. Es darf daher nicht Wunder nehmen, dass der Verkehr sich sehr schnell hob [6]).

James Chalmers 1878.

Am 28. Januar 1878 war der Missionsdampfer „Ellengowan" vor Suáu [Stacey-Insel] erschienen, doch musste CHALMERS seine Reiselust vorläufig noch zügeln, da das Schiff zunächst Sydney behufs Vornahme von Reparaturen aufsuchen musste. Nach seiner Rückkehr im April unternahm CHALMERS eine Fahrt, auf der er im ganzen 105 Dörfer besuchte [7]). Zunächst ging es nach der Heath-Insel, alsdann nach der Neu-Guinea-Küste, auf der in der Bira-Bira-Bai, die den Namen Inverary-Bai erhielt, gelandet wurde. Nach einem Besuch des östlich von den Leocadie-Inseln liegenden Dorfes Tanosina kehrte der „Ellengowan" nach Suáu zurück, um Wasser und Brennholz einzunehmen. Hierauf dampfte CHALMERS nach dem

1) CHARLES B. YULE hat sich als ein schlechter Prophet erwiesen, als er von der Insel sagte, „being surrounded by shoals and sand-banks, and quite out of the route through Torres strait, it requires no further notice". (Australia Directory. Vol. II. London 1864, p. 241).

2) JOHN DOUGLAS in Hydrographic Notice. London 1878, N°. 37, hieraus Ann. der Hydrographie. VI. Berlin 1878, p. 589—590. — Australia-Queensland-Torres Strait. Nautical Magazine. XLVII. 1878, p. 1038—1039. — H. GREFFRATH. Verschiedenes aus Australien. III. Somerset-Thursday Island. Zeitschr. Gesellsch. f. Erdkunde. XVI. Berlin 1881, p. 159—160., Von der Nordküste Australiens. Globus XLII. 1882, p. 12—13.

3) L. M. D'ALBERTIS. New Guinea. II. London. 1880, p. 353.

4) Die Regierungsgebäude in Somerset wurden von FRANK JARDINE, der dort eine Perlfischereistation einrichten wollte, übernommen. Eine ähnliches Unternehmen blieb auch in Port Albany bestehen.

5) Hydrographic Notice. London 1879 (Australia Directory. Vol. II. Notice, N°. 27), hieraus Berigt aan Zeevarenden. 's Gravenhage 1879, N°. 328—329, p. 104—105. — Verzeichnisse der Baken finden sich in: Nachrichten für Seefahrer. XI. Berlin 1880, N°. 19/517, 523., Annonce hydrographique. Paris 1881, N°. 101/614., Berigt aan Zeevarenden. 's Gravenhage 1880, N°. 21/577, 578, p. 174—176., 1881, N°. 35/1019, p. 278—279.

6) Im Jahre 1880 legten hier bereits 47 Dampfer und 27 Segelschiffe mit einem Inhalt von 35540 Tonnen an. Während die Einfuhr £ 15.218 betrug, war die Ausfuhr (Tripang, Perlmutter sowie Kupfererze von Normantown) £ 52.275. (Australia Directory. Vol. II. 3d ed. 1879. Revised Supplement. London 1887, p. 84).

7) JAMES CHALMERS und W. WYATT GILL. Reisen und Missionsthätigkeit während der Jahre 1877 bis 1885. Leipzig 1886, p. 38—50. — New Guinea. Chronicle London Missionary Soc. 1878, p. 218—224. — JAMES CHALMERS. Explorations in Southern New Guinea. Proceed. R. Geogr. Soc. N. S. IX. London 1887, p. 71—73. — Hydrographic Notice. London 1879, N°. 2, hieraus Annalen der Hydrographie. VII. Berlin 1879, p. 423—425.

Erskine-Hafen und nach dem Verlassen desselben um die Rugged-Spitze herum nach dem Baxter-Hafen [Farm-Bai], in dem er das an ihrem Ende liegende Dorf Narupu besuchte. Auf der Weiterfahrt wurde die One Tree-Spitze umschifft und in die Fyfe-Bai eingelaufen, darauf ging es in die Gabu Sanrea, die den Namen Meikle-Bucht erhielt. CHALMERS besuchte 5 dort liegende Dörfer, unter denen Karo-Karo und Warumari [1]) die grössten waren. Der im Norden der Bucht sich erhebende Waitiapa wurde Walford-Berg und der im NW. liegende Erina Gould-Berg genannt. Von Warumari aus trat CHALMERS einen Marsch in nördlicher Richtung nach dem Mullens-Hafen an, dessen Strand er bei dem Dorfe Weri-Weri [Veriveri] erreichte. Auch das benachbarte Wetu-Wetu [Vetuvetu] wurde besucht. Nach der Rückkehr nach der Meikle-Bucht lief das Schiff in die benachbarte Gabu Suaiaru, die den Namen Ellengowan-Bucht erhielt, ein und richtete darauf seinen Kurs nach der Orangerie-Bucht, in der es am 25. April an der Ostküste der Dufaure-Insel bei Kuragori [2]) vor Anker ging. Nach einem Besuch des Dorfes setzte CHALMERS die Fahrt nach der Nordküste der Insel fort, landete bei dem Dorfe Bona-Bona, von dem aus ein Marsch nach Sigokoira und Gogora unternommen wurde. Alsdann dampfte er tiefer in die Orangerie-Bucht ein und landete bei dem am Eingang zum Mullens-Hafen liegenden Dorf Dahumi [3]). Der Versuch, den Mullens-Hafen zu durchfahren, glückte nicht, da die beiden in ihn mündenden Flüsse, der Hercus- und der Jones-Fluss, eine zu starke Strömung verursachten. Nach dem Ausdampfen aus der Orangerie-Bai gelangte das Schiff in den Glasgow- [Nobanoka] und sodann in den Millport-Hafen [Losoa Dudu], um endlich in der Mayri-Bucht [Launoka Dudu] vor Anker zu gehen. Am Tage darauf besuchte CHALMERS die Toulon-Insel [Mailiu Kolo]. Einige Tage später erschien der „Ellengowan" in der Amazonen-Bai, entdeckte westlich davon die Baxter-Bai [4]), passirte die Cloudy-Bucht und gelangte in die Sandbank-Bai. Westlich davon, zwischen ihr und der Baramatu-Spitze, fand CHALMERS das Dorf Domara. Nach dem Einlaufen in die Cheshunt-Bucht wurde die Mündung des Aua aufgefunden, der den Namen Reynold-Fluss erhielt. Bei dem Auslaufen am nächsten Tage ging es zwischen zahlreichen Inseln bei der Kaligola-Spitze, den „Brethren", hindurch nach dem westlich gelegenen Mac Farlane-Hafen, in dem ebenfalls die Mündung eines Flusses, des Clara-Flusses von BESWICK, entdeckt wurde.

Nach der Ankunft in Kerepunu unternahm CHALMERS am 7. Mai eine Bootfahrt nach den Landschaften Keakoro, nämlich nach Maopa an der Keakoro-Bai und nach Aroma.

Ermordung von Missionsgehülfen auf Neu-Pommern 1878.

Im April 1878 hatten die an der Nordküste der Gazelle-Halbinsel ansässigen Missionsgehülfen (Viti-Insulaner) mit ihren an der Blanche-Bai wohnenden Amtsbrüdern eine gemeinschaftliche Wanderung nach dem Wuna Kokor, der später den Namen Varzin-Berg erhielt, verabredet. Die 4 im Norden ansässigen Gehülfen waren zuerst und zwar von Kambakanda, an der Talili-Bucht, aufgebrochen. In den anfänglich durchzogenen Dörfern waren sie freundlich aufgenommen, dann aber plötzlich überfallen und erschlagen worden. Ihre Leichname

---

1) Kapumari bei CHALMERS.
2) Gulagori bei MACGREGOR. (Ann. Report Brit. New Guinea 1890—91, Map 10).
3) Dauni bei CHALMERS.
4) Nicht zu verwechseln mit dem Baxter-Hafen.

wurden in Stücke zerschnitten, die unter die an dem Morde beteiligten Dörfer zur Verteilung gelangten. Diejenigen, welche von Raluana an der Blanche-Bai aus die Wanderung angetreten hatten, konnten noch rechtzeitig gewarnt und auf diese Weise von dem Schicksale ihrer Genossen bewahrt werden.

GEORGE BROWN berief infolge dieses Überfalles alle Missionsgehülfen nach der Insel Matupi, wo beschlossen wurde Rache für das vergossene Blut zu nehmen. An diesem Vergeltungszuge, der am 18. April unternommen wurde, nahmen auch die auf Matupi wohnenden Händler und WILFRED POWELL teil. Als die Truppe von dem Ufer der Blanche-Bai aus in das Innere vordrang, suchte der Häuptling TALILI Widerstand zu leisten, wurde aber in die Flucht geschlagen. Bei dieser Gelegenheit wurden etwa 50 Eingeborene niedergemacht und ausserden die von ihnen verlassenen Dörfer den Flammen preisgegeben [1]). Dieser Vorfall hatte für GEORGE BROWN noch ein unangenehmes Nachspiel; zwar wurde er freigesprochen, aber sein Auftreten wurde von seinen eigenen Gesinnungsgenossen verurteilt [2]).

Eduard Hernsheim 1878.

Am 9. Februar 1878 hatte der deutsche Dampfer „Pacific", Kapt. ED. HERNSHEIM, den St. Georg-Kanal, von Süden kommend, durchlaufen und war in die Meerenge zwischen Neu-Pommern und Neu-Lauenburg gelangt, als nicht allein die ganze nordöstliche Halbinsel der ersteren in dicken Rauch gehüllt war, sondern auch ungeheure Massen von Bimsstein ein Schiffahrtshindernis bildeten. Als am Abend die Reede bei der Insel Makadau erreicht worden war, brachte er in Erfahrung, dass vor kurzem am Fuss der Berge Mutter und Süd-Tochter drei Krater ausgebrochen seien, die unter ungeheurem Getöse gewaltige Massen von Bimsstein und schweren Steinen ausgeworfen sowie die Insel Matupi, das Festland und das Meer der Umgebung überschüttet hätten. Die Passage zwischen Neu-Pommern und Neu-Lauenburg war durch eine stellenweise 1.5—1.8 m. mächtige Bimssteinschicht geradezu geschlossen gewesen. Da der Dampfer an dem gewöhnlichen Platze an der Westseite von Neu-Lauenburg kein Wasser zu erlangen vermochte, so wurde am 12. Februar der Carteret-Hafen unweit des St. Georg-Kaps aufgesucht und darauf nach der Gardenijs-Insel gedampft. Inzwischen hatte sich der Missionar GEORGE BROWN von Port Hunter auf Neu-Lauenburg aus, in Begleitung einiger Agenten der Firma J. C. GODEFFROY UND SOHN, nach der Blanche-Bai begeben, wo sie erfuhren, dass am 10. Februar eine Flutwelle über die in ihr liegende Insel Matupi hinweggegangen war, weshalb der daselbst wohnende Agent in einem Boote nach Nodup hatte flüchten müssen. Die bei Gelegenheit des Ausbruches entstandene Insel [3]), $2^1/_2$ km. SW. von Matupi entfernt, — Vulkan-Insel oder Raluan —, die eine Höhe von

1) R. PARKINSON. Im Bismarck-Archipel. Leipzig. 1887, p. 85—87. — WILFRED POWELL. Wanderings in a Wild Country. London 1883 p. 117—139. — R. GRUNDEMANN. Vier Märtyrer auf Neu-Pommern. Dornen und Aehren vom Missionsfelde. VII. Berlin 1889, p. 20—27. — B. VON WERNER. Ein deutsches Kriegsschiff in der Südsee. Berlin 1889, p. 388—391.

2) O. FINSCH, der zwei Jahre später nach Matupi gelangte, bemerkt zu diesem Vorfall: „Aber von verschiedenen Seiten wird es Brown hoch angerechnet, dass er mit seinen Viti-Leuten (sog. Teachers) mehr als 200 unschuldige Wilde todtschoss, als Sühne für 4 erschlagene Viti-Teachers, die er ins Innere geschickt hatte, um die „geschwänzten Menschen" zu holen, an welche die Neu-Britannier selbst nicht glauben." (Zeitschr. f. Ethnologie. XII. Berlin 1880, p. 403). Diese Schwanzmenschen sollten nach BROWN in der Gegend von Kali (lies Kaili) vorkommen. (Geschwänzte Menschen. Das Ausland. L. 1877, p. 100).

3) Sie verband sich mit dem bereits bestehenden, kleinen Green-Eiland.

18—21 m. erreicht hatte, wurde besucht [1]). Als die „Pacific" am 16. nach Makadau zurückkehrte, entstieg zwar den Kratern noch Rauch, doch konnte die Eruption als im wesentlichen beendet angesehen werden. Am 20. wurde wieder abgedampft [2]).

H. W. Wendt 1878.

Das Schiff „Peter GODEFFROY", Kapt. H. W. WENDT, hatte Ende April 1878 die Exploring-Inseln verlassen und war am Abend des 30. Mai in den St. Georg-Kanal gelangt. Als es am 1. Juni noch 6—8 Seem. von Mioko entfernt war, setzte eine so kräftige Gegenströmung ein, dass das Schiff abwärts getrieben wurde und am 4. sogar ausserhalb des Kanals lag. Gegen Abend sprang eine Brise aus S. und SE. auf, die das Schiff bereits am folgenden Tage nach der Reede von Mioko [3]) brachte. Am 7. traf hier auch der kleine Gaffelschoner „Olesego", von Apia kommend, ein. Von Mioko begab sich der „Peter Godeffroy" nach der Nordküste der Gazelle-Halbinsel, um in der Talili-Bai Kopra zu laden. Am 25. August wurde sie wieder verlassen und nach abermaliger Durchsegelung des St. Georg-Kanals am 29. die Reise nach Hamburg fortgesetzt [4]). WENDT benutzte seinen Aufenthalt nicht allein dazu, die bestehenden Karten zu verbessern, sondern er zog auch Erkundigungen über den Ausbruch auf der Krater-Halbinsel ein, die die HERNSHEIMschen Angaben ergänzen und berichtigen. In der Nacht 4/5. Februar war ein starkes Erdbeben verspürt worden, das sich in der Frühe des 5. wiederholte. Gegen 6 Uhr des Morgens erhob sich eine Flutwelle, die eine Höhe von 4 m. erreichte und fünfmal wiederkehrte. Zu gleicher Zeit erfolgte der Ausbruch des Kaije [5]) auf der Gazelle-Halbinsel und die Bildung der Vulkan-Insel in der Blanche-Bai. Während die Tätigkeit auf dieser 4 Tage später aufhörte, dauerten die Erscheinungen am Kaije noch 3 Wochen lang fort. Die auf dem Meere treibenden Bimssteinmassen waren so dicht zusammengepackt, dass Eingeborene es wagen durften dieselben, bis auf eine Entfernung von 300—400 m. vom Strande, zu betreten [6]).

D. Balleer 1878.

Die Bremer Bark „Pallas", Kapt. D. BALLEER, verliess am 7. Mai 1878 den Hafen von Newcastle (N. S. W.) mit der Bestimmung nach Singapore. Am 31. Mai wurde in den St. Georg-Kanal eingelaufen und am 5. Juni die Insel Mioko passirt. In dem Kanal waren noch erhebliche Mengen von Bimsstein sichtbar, auch sah man an mehreren Stellen das Wasser dampfen und zischen. Die Weiterfahrt erfolgte längs der Nordküste von Neu-

---

1) R. HINDORF verlegt die „Vulkan- und Bienenkorb-Inseln" in die Nähe von Hatzfeldt-Hafen auf Neu-Guinea. (Zwei Jahre in den deutschen Besitzungen auf Neu-Guinea. V. Jahresbericht der Geographischen Gesellschaft Greifswald 1890—93. Greifswald 1893, p. 116).

2) Unterseeischer vulkanischer Ausbruch bei Neu-Britannien im Februar 1878. Annalen der Hydrographie. VI. Berlin 1878 p. 372—373.

3) Damals noch Wesley-Hafen genannt.

4) H. W. WENDT. Hydrographische und meteorologische Beiträge zur Kenntniss der Duke of York-Inseln und der Bai von Ratavul an der Nordküste von Neu-Britannien. Annalen der Hydrographie. VII. 1879, p. 177—180. — H. W. WENDT. Bemerkungen über die Strömungen auf einer Reise des Hamburgischen Schiffes „Peter Godeffroy" von Fiji-Gruppe nach Duke of York-Insel. l. c. pag. 307—310.

5) Der Vulkan wird von den verschiedenen Autoren auch Kaie, Ghaie, Kaia, Kaiia und Ta Wur-Wur genannt.

6) Diese Bimssteine sind von E. COHEN untersucht und beschrieben worden. (Über Laven von Hawaii and einigen anderen Inseln des Grossen Oceans. N. Jahrb. f. Min. 1880. II., p. 37—38).

Pommern und Neu-Guinea. Nachdem am 9. Juni der Ostmonsun eingesetzt hatte, gelangte das Schiff am 12. unter 3° 37′ S., 145° 40′ E. und glaubte BALLEER hier deutlich ein Riff, Pallas-Riff genannt, erkennen zu können. Am 19. wurde die Nordostspitze von Waigëu, Kap Lamarche, passirt und am 16. Juli das Ziel erreicht [1]).

Th. B. Léon 1878.

Zu Handelszwecken nahm TH. B. LÉON in Buitenzorg im Jahre 1878 an einer Fahrt des Dampfers „Egeron", Kapt. P. C. L. HARTOG, nach Neu-Guinea teil [2]). Nachdem im März die Reede von Surabaja verlassen worden war, wurde über Makassar, die Molukken, die Südost- und die Südwest-Inseln Anfang April der Mac Cluer-Golf erreicht und in der an seiner Südküste liegenden Sekār-Bai vor Anker gegangen. LÉON erwähnt bei der Besprechung der dort an den Markt gebrachten Produkte (Massoirinde und papuanische Muskatnüsse), dass HARTOG die echte Muskatnuss nach dieser Gegend verpflanzt habe und dass die Bäume zu Bating Bura gut gediehen. Gelegentlich einer Fahrt nach dem weiter östlich liegenden Drèmbang wurde bei der Insel Arguni angelegt und von dieser aus in einem Ruderboote auch die benachbarten Inseln aufgesucht. An den Felswänden von einigen derselben wurden Zeichnungen von Händen sowie Figuren bemerkt, die einige Ähnlichkeit mit Schriftzeichen verrieten, woraus LÉON den voreiligen Schluss zog, dass in dieser Gegend ehemals die Hindureligion geherrscht habe. Demgegenüber behaupteten die Eingeborenen, dass diese Gebilde ein Machwerk des Teufels seien [3]).

Auf dieser Fahrt, über die weitere Einzelheiten nicht bekannt geworden sind, wird abermals Sĕkru [Skru] besucht worden sein, denn, 8 Seemeilen von der Insel Pandjang entfernt, entdeckte HARTOG in 3° 6′ S., 132° 24′ E. ein Riff, das zu Ehren seines Schiffes den Namen Egeron-Riff erhielt [4]).

Goldsucherexpeditionen auf „Colonist", „Swan", „Economist" und „Emily" 1878.

Die Nachricht von dem Auffinden des Goldes (s. oben p. 241) hatte in Australien ein wahres Fieber entfacht, das in einer Reihe von Expeditionen seinen Ausdruck fand. Die erste ging am 27 März 1878 auf dem Schoner „Colonist" unter der Leitung von J. H. BORSTON von Sydney nach Port Moresby ab. Eine zweite auf dem „Swan" traf hier im April, eine dritte auf dem „Economist" nebst der „Pride of the Logan" am 5. Mai und eine vierte, auf der

---

1) Aus de Reiseberichten der Bremer Bark „Pallas", Kapt. D. BALLEER. Annalen der Hydrographie. VII. 1879, p. 24—25. — Lage eines Riffes (Pallas). NO.-Küste von Neu-Guinea. Nachrichten für Seefahrer. X. 1879, (N°. 105), p. 32.

2) Nieuw-Guinea. Java-Bode. Batavia, 27 Maart 1880, N°. 74, hieraus: Aardrijkskundig Weekblad. N. S. I. Amsterdam 1880, p. 81—86. — Koloniaal Verslag 1878, p. 34. — TH. B. LÉON. Aanteekeningen betreffende de eilanden Aergoeni en Oegar in de golf van Mac Cluer. Tijdschr. v. Ind. T. L. en Vk. XXIX. Batavia 1884, p. 583—587.

3) Über die aus Anlass der Mitteilungen von LÉON angestellten Nachforschungen von J. VAN OLDENBORGH (Tijdschr. v. Ind. T. L. en Vk. XXVII. 1882, p. 435—436) und D. F. VAN BRAAM MORRIS. ibid. XXIX. 1884, p. 588—589, s. auch Notulen Bat. Gen. v. K. en W. XVIII. 1880 p. 69, 117, 128., XIX. 1881 p. 106., XX. 1882, p. 145. 152., XXI. 1883, p. 129., XXII. 1884, p. 21, 51, wird unten berichtet werden.

4) Rif ontdekt bij Poeloe Pandjang. Berigt aan Zeevarenden. 's Gravenhage 1878, N°. 30/624. Da der Bestimmung eine unrichtige Lage von Pandjang zugrunde lag, wurde das Riff später nach 3° 6′ S. 132° 11′ E. verlegt, aber hier vergebens gesucht. (Vruchteloos onderzoek naar riffen. BeZ. Poeloe Pandjang. Bericht aan Zeevarenden. 's Gravenhage 1904, N°. 170/1253). Schliesslich ergab sich, dass es identisch ist mit einem 1903 vom Dampfer „Japara" gefundenen Riff und in etwa 3° 5′ S., 132° 17′ E. liegt. (Mededeeling omtrent Egeron-rif. ibid. N°. 177/1305 und 199/1473).

„Emily", am 26 Juli ein [1]). Wie JOHN HANRAN mitteilt, rückten 30 Mann, die auf den beiden ersterwähnten Schiffen eingetroffen waren, am 1. Mai von Port Moresby in nordöstlicher Richtung aus, um nach Überschreitung des Laloki in seinen Nebenfluss, den Goldie-Fluss, zu gelangen, wo ein Lager errichtet wurde. Als die Waschproben ein negatives Resultat ergeben hatten, zogen 7 Mann am linken Ufer weiter stromaufwärts, wurden aber, nachdem sie 12 miles zurückgelegt hatten, durch Regen und Krankheit zur Umkehr gezwungen. Nachdem das Hauptlager 7 miles stromabwärts verlegt worden war, versuchten 4 Goldgräber abermals ihr Glück am Oberlauf des Goldie-Flusses. Es gelang ihnen innerhalb 5 Tagen 50 miles zurückzulegen und dabei zu ermitteln, dass der Fluss sich in einem Halbkreise immer mehr der Südküste nähere [2]). Auf einem Richtwege vermochte man das Lager innerhalb eines Tages wieder zu erreichen. Nachdem auch dieser Versuch Gold zu finden fehlgeschlagen war, wurde das Lager am Laloki aufgeschlagen. Trotz alledem unternahm FRANK JONES nebst einigen Gefährten am 28 Juni nochmals einen Auflug in das Quellgebiet des Goldie-Flusses.

Am 12. August trafen 15 weitere Goldgräber in Port Moresby ein, die sich alsbald auf den Weg machten [3]). Nach dem Erreichen des Goldie-Flusses, dessen Lauf sie eine zeitlang folgten, bogen sie in nördlicher Richtung ab, um nach einem anstrengenden Marsch von etwa 30 miles durch gebirgiges Land an den Mana-Mana zu gelangen, der zu Ehren eines Gefährten, PETER BROWN, der in ihm am 24. August ertrank, den Namen Brown-Fluss erhielt. Da auch hier die Nachforschungen nicht zum Ziele führten, wurde nach dem Laloki zurückgekehrt. Gelegentlich eines nochmaligen Vorstosses nach dem Goldie-Fluss konnten wenigstens „strong colours of gold" entdeckt werden.

CARL HUNSTEIN glückte es in Gemeinschaft mit DAN O'CONNOR und einigen anderen Goldsuchern bis nach dem zwischen dem Owen Stanley-Gebirge und dem Obree-Berg [Wonoro Goro] liegenden Abschnitt, der den Namen Hufeisen-Gebirge [Horse-shoe Mounts] erhielt, vorzudringen [4]).

Ein grosser Teil der Mitglieder dieser Expedition erkrankte [5]) und musste von dem vom Leutn. J. G. MUSTERS befehligten Schoner „Conflict" nach der Thursday-Insel gebracht werden; aber auch die grosse Mehrzahl der übrigen Teilnehmer kehrte Ende des Jahres nach Australien zurück [6]).

---

1) Further Correspondence respecting New Guinea. London May 1883 [C. 3617], p. 72, 96, 97. — Goldsearching Expedition. Nature XIX. London 1878—79, p. 15. — Wie bereits erwähnt, war nach A. GIBB MAITLAND das erste Gold im Sande eines Nebenflusses des Laloki, der 3 miles oberhalb des Zusammenflusses des letzteren mit dem Goldie-Fluss einmündet, gefunden worden. (Geological Observations in British New Guinea in 1891. Ann. Report on British New Guinea 1891—92. Brisbane 1893. p. 65).

2) Diese Angabe trifft nicht zu, doch ist es immerhin möglich, dass der Beccari-Fluss für den Goldie-Fluss angesehen wurde.

3) JOHN HANRAN in: Town and Country Journal, Sydney, Aug. 17, 24, 1878. Wiederabdruck: Further Correspondence, May 1883, p. 61—62, 64—65.

4) O. FINSCH und A. B. MEYER. Vögel von Neu-Guinea. Zeitschr. für die gesammte Ornithologie. II. Budapest. 1885, p. 369, auch The Ibis (5) IV. London 1886, p. 237.

5) Wie S. MAC FARLANE schrieb, waren von den mehr als 50 Goldgräbern nur zwei vom Fieber verschont geblieben. (Chronicle London Miss. Soc. 1879, p. 62).

6) Further Correspondence respecting New Guinea 1883, p. 97. Das Schiff hatte den Befehl erhalten sich nach der Südost- und Südküste von Neu-Guinea zu begeben, um die Tätigkeit der verschiedenen Expeditionen zu beobachten. (l. c. pag. 34).

Percy Charles Fuller und **R. A. Purdie** 1878.

Den tollsten Einfall hatten unter den Goldsuchern PERCY CHARLES FULLER und R. A. PURDIE, die in Begleitung nur eines Matrosen am 29. Juli 1878 Cooktown auf der kleinen, nur zum Teil von einem Deck versehenen Bark „Platypus" verliessen, um ihr Glück auf Neu-Guinea zu versuchen. Als am 31. stürmischen Wetters halber bei den Lizard-Inseln geankert werden musste, wurden die Segel und der Proviant an Land gebracht, um sie vor Nässe zu schützen, die aber während der Nacht von den Eingeborenen gestohlen wurden. FULLER ging am folgenden Morgen mit dem Matrosen auf die Suche nach den entfremdeten Gegenständen. Als sie unverrichteter Sache nach dem Strande zurückkehrten, bemerkten sie zu ihrem Entsetzen das Boot eine Seemeile entfernt treibend. Nachem es PURDIE nach vielen Anstrengungen gelangen war wieder das Ufer zu erreichen, erzählte er, dass er abgestossen sei, weil man nach ihm mit Speeren geworfen habe. Am 2. August wurde nochmals ein Versuch zur Wiedererlangung des Eigentumes gemacht; bei der Rückkehr fand man das Schiffchen abermals, diesmal in weiter Ferne auf dem Meere treibend. Sechs Tage lang ernährten die Zurückgebliebenen sich von den am Strande aufgelesenen Seetieren, bis sie von dem „Prospect", Kapt. DUNCOMB, aus ihrer bedrängten Lage befreit wurden. Von dem „Platypus" wurde, trotz eingehender Nachforschungen, niemals Kunde wieder erlangt [1]).

W. B. Ingham 1878.

W. B. INGHAM befand sich im Mai 1878 als Agent der Regierung von Queensland in Port Moresby [2]). Wie J. CHALMERS und W. W. GILL mitteilen, befuhr er in einem kleinen Dampfer die Küsten des Papua-Golfs bis zum Fly-Fluss [3]). Gegen Ende des Jahres verliess er Herberton in Queensland auf dem Dampfer „Douro" mit einer für Port Moresby bestimmten Ladung. Seine Spekulation war aber verfehlt, da bei seiner Ankunft die meisten Goldsucher Neu-Guinea bereits wieder verlassen hatten. Nunmehr begab er sich, um MAC ORT aufzusuchen, nach der Teste-Insel [Wari]. Obwohl er hier von dessen Tode benachrichtigt wurde, setzte er die Fahrt nach der Brooker-Insel [Utian] fort, wo ihn am 16. November dasselbe Loos ereilen sollte [4]).

Im Oktober 1892 gelangte der Schädel INGHAMs in die Hände des Resident Magistrate der Louisiaden, H. NAVILLE CHESTER, der ihn darauf bestattete [5]).

John Mac Ort 1878.

Im Jahre 1878 beförderte EDWIN REDLICH auf seinem Kutter JOHN MAC Ort [6]) nach der Brooker-Insel [Utian], wo dieser sich mit 4 anderen Weissen, 9 Salomo- und 10 Torres-Strassen-Insulanern behufs Ausübung des Tripangfanges niederliess. Am 16. August wurde MAC ORT, als er sich am Strande befand, hinterrücks von einem Eingeborenen mit einem

1) Further Correspondence respecting New Guinea. London May 1883 [C. 3617], p. 63.

2) L. c. pag. 55—57.

3) Neu-Guinea. Reisen und Missionsthätigkeit. Leipzig 1886, p. 109.

4) The Field. LIII. London 1879, p. 549. — Correspondence respecting the Natives of the Western Pacific. London June 1883 [C. 3641], p. 61. — THEOD. F. BEVAN. Toil, Travel and Discovery in British New Guinea. London 1890, p. 113—114.

5) Ann. Report on Brit. New Guinea 1892—93. Brisbane 1894, p. 48.

6) In einigen Schriften auch unter dem Namen MAC COURT aufgeführt.

Beil erschlagen. Es war dies das Signal, dass auch die übrigen Weissen nebst den Torres-Strassen-Insulanern getötet wurden, während die Salomo-Insulaner unbehelligt blieben, eingeborene Weiber heirateten und dauernd auf der Insel blieben [1]). Die Korvette „Wolverene" kam darauf im Juni 1879 nach der Insel, musste sich aber darauf beschränken einige Häuser niederzubrennen, da die Übeltäter nicht zu ermitteln waren [2]). Drei Witwen von Torres-Strassen-Insulanern nebst deren Kinder nahm JOHN DOUGLAS am 20. April 1887 an Bord, um sie ihrer Heimat wieder zuzuführen [3]).

Noel S. F. Digby 1878.

Die zahlreichen Abenteurer, welche schnöde Gewinnsucht nach Neu-Guinea geführt hatte, gaben wiederholt Anlass zu Konflikten mit den Eingeborenen, weshalb die London Missionary Society ein Gesuch an die Regierung richtete ein Kriegsschiff zum Schutze der letzteren abzuordnen. Diesem Wunsche entsprechend, lief die „Sappho", Kapt. NOEL S. F. DIGBY, am 22. Mai 1878 aus Port Jackson aus [4]). Nach einem vom 26.—28. währenden Aufenthalt in Brisbane dampfte das Schiff zunächst nach den Chesterfield-Riffen und ging am 13. Juni bei der Teste-Insel [Wari] vor Anker. Am folgenden Tage wurde die Missionsstation auf Suáu [Stacey-Insel] am Südkap von Neu-Guinea besucht. Am 17. in Port Moresby angelangt, lief das Schiff bereits am folgenden Tage wieder aus, um erkrankte Teilnehmer der Goldsucher-Expeditionen nach der Thursday-Insel überzuführen. Die „Sappho" blieb hier vom 21. bis 26. und begab sich darauf auf die Suche nach dem Lucius-Riff, das 37 Seem. WzS$^3/_4$S. von der Booby-Insel liegen sollte. Es wurde ebensowenig wie die Aurora-Untiefe, die 50 Seem. W$^1/_4$N von dieser Insel entfernt sich befinden sollte, aufgefunden [5]). Nachdem die Thursday-Insel am 4. Juli wieder aufgesucht worden war, lief das Schiff nochmals in westlicher Richtung aus, um die Proudfoot-Untiefe aufzusuchen [6]) und ferner die westlichen Eingänge der Torres-Strasse auszuloten. Nach einem abermaligen Besuch der Thursday-Insel am 23. Juli, traf die „Sappho" vier Tage später in Port Moresby ein. Am 28. begab sie sich nach Kerepunu an der Hood-

1) Further Correpondence respecting New Guinea. London May 1883, p. 85. H. M. CHESTER schreibt bei dieser Gelegenheit: „There is no doubt that the murder of M'Courts party was the result of their own misconduct." Siehe auch Further Correspendence respecting New Guinea. Aug. 1889. London 1890, p. 157.

2) THEODORE F. BEVAN. Toil, Travel, and Discovery in British New Guinea. London 1890, p. 112—115. — Auf dieser Fahrt bestimmte die „Wolverene" auch die Lage des südöstlichen Teiles des Pocklington-Riffes zu 10° 36′ S., 155° 47′ E. (Berigt aan Zeevarenden. 's Gravenhage 1879, N°. 42/1103, p. 334 nach Victoria Government Gazette, 18th July 1879). Dieses Riff war 1826 vom Walfischfänger „Pocklington", Kapt. JONES, entdeckt worden.

3) Report of the Special Commissioner for 1887. Decbr. 1888. London. Colonial Report N°. 38, British Neu-Guinea, p. 30.

4) Further Correspondence respecting New Guinea. London May 1883. [C. 3617], p. 29—31, 34, 35, 48, 49, 67, 68. — Report of a Commission appointed to inquire in the working of the Western Pacific Orders . . . Londen 1884. [C. 3905], p. 7. — Hydrographic Notice. London 1879, N°. 3. (Australia Directory, III. Notice, N°. 9 p. 1). Hieraus: Bemerkungen über die SO-Küste von Neu-Guinea und den Louisiade-Archipel. Annalen der Hydrographie. VII. Berlin 1879, p. 422—424. Siehe auch die Bemerkungen von H. S. PENN. (Nachrichten für Seefahrer. X. Berlin 1879, N°. 359, p. 107).

5) DIGBY vermutete, dass die Lage dieser Untiefen fehlerhaft bestimmt worden war und dass sie mit der Proudfoot-Untiefe identisch seien. (Berigt aan Zeevarenden. 's Gravenhage 1879, N°. 5/101, p. 35 nach Victoria Government Gazette, 8th November 1878, auch Nachr. f. Seefahrer. X. 1879, N°. 158, p. 52). Bereits H. M. DENHAM hatte die Bemerkung gemacht, dass die Aurora-Untiefe nicht existire. (Nautical Magazine. XXX. 1861, p. 222).

6) Schon G. W. EARL war es nicht geglückt, den Entdecker dieser Untiefe ausfindig zu machen. (Journal of the Indian Archipelago. V. Singapore 1851, p. 624). Sie erlangte eine Bedeutung dadurch, dass im November 1883 ein Feuerschiff in ihre Nähe gelegt wurde. (Nautical Magazine. LIII. 1884, p. 163). Es ist am 31. Januar 1904 endgültig eingezogen worden. (Bericht aan Zeevarenden. 's Gravenhage 1903, N°. 178/1306, nach Notice to Mariners. London 1903, N°. 738).

Bai, wo zwei mit dem Tripangfang beschäftigte Fahrzeuge, die „Pride of the Logan", Kapt. WEBB und die „Annie", Kapt. BLAKESLEY, lagen, die durch das feindselige Verhalten der Eingeborenen gezwungen worden waren die Keppel-Spitze zu verlassen. Wie jedoch die am 31. in Gegenwart von J. CHALMERS geführte Untersuchung ergab, hatte man die letzteren übervorteilen wollen. Die „Annie", welche sich inzwischen entfernt hatte, traf DIGBY am nächsten Tage in Port Moresby wieder an. Der Schiffsführer machte, ebenso wie der diesen begleitende Neger PITT, auf ihn einen verdächtigen Eindruck [1]).

Die „Sappho" benutzte ihren Aufenthalt zu einer Vermessung von Port Moresby und der angrenzenden Küstengebiete. Nachdem DIGBY am 3. August das Lager der Goldsucher am Laloki besucht hatte, verliess er Port Moresby am 7., um über Cooktown und Townsville nach Sydney zurückzukehren.

Henry Majoribanks Chester und **James Chalmers** 1878.

Am 1. Juli 1878 schiffte H. M. CHESTER sich in Begleitung von J. CHALMERS auf dem vor der Thursday-Insel liegenden Missionsdampfer „Ellengowan" ein, um Port Moresby nebst anderen Niederlassungen an der Südküste von Neu-Guinea im Auftrage der Regierung von Queensland zu besuchen [2]). Nach einem zweitägigen Aufenthalt in Somerset dampften die Reisenden zunächst nach der Murray-Insel [Mèr], die am 13. wieder verlassen wurde, und trafen am folgenden Tage in dem Dorfe Bura [Boera] an der Neu-Guinea-Küste ein, um im Hause des Missionsgehülfen abzusteigen. An der gegenüberliegenden Seite der Bucht bemerkte man die vom Kapitän des Tripangbootes „Saucy Jack", namens SIMPSON, errichtete Station.

Zwei Tage nach der am 16. erfolgten Ankunft in Port Moresby unternahmen CHESTER und CHALMERS einen Ausflug nach dem Lager der Goldgräber am Laloki. Unweit desselben trafen sie KENDAL BROADBENT an, der mit dem Abbalgen von Vögeln beschäftigt war. Nach der Rückkehr lief der „Ellengowan" am 23. wieder aus und ging am nächsten Tage in der Hood-Bai vor Anker, worauf die Reisenden am 25. von Hulá aus den Marsch nach dem Kemp Welch-Fluss [Wanigela] antraten. Nachdem 6 miles zurückgelegt worden waren, wurde das Dorf Kamali [Kamari] und nach weiteren 3 miles das unweit des rechten Ufers liegende Kalo mit etwa 1000 Einwohnern erreicht. Am 26. wurde Kerepunu und von hier aus am nächsten Tage der Dundee-Fluss aufgesucht. Nachdem am 29. ein Missionsgehülfe in Kalo eingesetzt worden war, wanderten CHESTER und CHALMERS am 30. nochmals nach Kerepunu, um die dort vor Anker liegende „Sappho" zu besuchen. Am 1. August wurde noch eine Bootfahrt in östlicher Richtung unternommen und nach der Landung nach dem Dorf Maopa marschirt.

Am 3. August setzte der „Ellengowan" seine Küstenfahrt fort und ging nacheinander bei der Grange-Insel [Bana-Bana] in der Amazonen-Bai, bei der Dufaure-Insel [Bona-Bona] [3]),

---

1) Further Correspondence respecting New Guinea Aug. 1889. London 1890, p. 157.

2) Further Correspondence respecting New Guinea. May 1883 [C. 3617], p. 68—86, 90—93. — JAMES CHALMERS. Pioneering in New Guinea. London 1887, p. 133—147.

3) Als einheimischer Name steht heutigentags noch auf den meisten Karten Mugula, wie er von Sir WILLIAM MACGREGOR ermittelt worden war. (Despatch reporting Visit of Inspection to Mugula. Ann. Report Brit. New Guinea 1890—91. Brisbane 1892, p. 28—30). Nach G. RUTHVEN LE HUNTE ist dies der verstümmelte Name eines Dorfes Maku Tu, während derjenige der Insel Bona-Bona lautet. (Despatch reporting Visit of Inspection to the Central Coast District and to the Eastern and South-Eastern Districts of the Possession. Ann. Report Brit. New Guinea. 1899—1900. Brisbane 1901, p. 38). Es gibt auf der Insel übrigens auch ein Dorf Bona-Bona (s. oben p. 248).

in der Dudfield- [Boruada] und in der Meikle-Bucht [Gabu Sanrea] vor Anker und traf am 10. bei der Stacey-Insel [Suáu] ein. Am 13. wurde in einem Boote nach dem gegenüberliegenden Festlan de hinübergesetzt, um von Warauru [Varauru] an der Catamaran-Bai aus die Südosthalbinsel bis zur Milne-Bai zu durchqueren. Die Reisenden folgten zunächst dem Lauf des Flusses Gara und erstiegen darauf einen 2700 feet hohen Ausläufer des Unuga. Am nächsten Tage gingen sie am jenseitigen Abhange abwärts nach dem Bosariri, der sich in die grosse Lagune Påro [Pouro] im Grunde der Orangerie-Bai ergiesst, und erreichten nach einem weiteren dreistündigen Marsch das Dorf Dio-Dio. Nachdem am 15. anfänglich eine weite Ebene durchwandert worden war, erfolgte der Aufstieg in dem Bette eines Flusses nach einem 3360 feet hohen Berge. Am 17. trafen CHESTER und CHALMERS an dem jenseitigen Fuss desselben ein und erreichten am Morgen des 18. Waga-Waga [Vagavaga] an der Discovery-Bai, die eine Einbuchtung am Südufer der Milne-Bai bildet. Zwei Tage später lief der „Ellengowan" ein, um die Reisenden an Bord zu nehmen, die am 21. durch die Milne-Bai nach dem Ost-Kap dampften, wo zwei Missionsgehülfen eingesetzt wurden. Am nächsten Tage wurde die Fahrt nach der China-Strasse fortgesetzt und auf der unbewohnten Dinner-Insel [Samarai] gelandet. Diese war von S. MAC FARLANE käuflich erworben worden, in der Absicht sie als Sanatorium für Missionare und Missionsgehülfen einzurichten. Nach Suáu zurückgekehrt, ging der Dampfer nach einigen Ruhetagen wieder nach Cooktown ab.

Am 14. September lief der „Ellengowan" mit JAMES CHALMERS an Bord abermals aus, um Hulá und Kerepunu zu besuchen, da ein Angriff auf einen Missionsgehülfen erfolgt war, nachdem zwei Goldgräber einen Eingeborenen erschossen hatten. Am 21. erfolgte die Rückkehr nach Cooktown [1]).

Irons und **Willis** 1878.

Im Dezember 1878 trafen IRONS und WILLIS, von Sydney kommend, auf der Suche nach Zedernholz in Begleitung eines Arbeiters auf der Missionsstation von Suáu ein. Sie nahmen das Anerbieten von CHALMERS, ihr Boot von dem „Ellengowan" nach der Sandbank-Bai schleppen zu lassen, an. Am 17. wurde Suáu verlassen. Als der Dampfer am 19. sich zwischen der sandigen Spitze der Cloudy-Bucht und der Sandbank-Bai befand, liess er das Schlepptau los, worauf das Boot auf die erwähnte Spitze zusegelte. Bereits am 23. vernahm CHALMERS in Kerepunu, dass zwei Weisse ermordet worden seien, doch wurden ihm erst gelegentlich eines Besuches der Keppel-Spitze die Einzelheiten bekannt. Nach der Landung hatte der kranke WILLIS sich am Strande niedergelegt und war von den Eingeborenen von Maopa, einem auf dem Festlande der Eugenie-Insel gegenüberliegenden Dorfe, mit Speeren getötet worden. Als sie hierauf IRONS im Walde gehend bemerkten, erschlugen sie diesen mit Keulen. Nachdem die Köpfe abgeschnitten worden waren, entfernten sie sich unter Mitnahme des Gepäckes der Getöteten [2]). Die Bestrafung des schuldigen Dorfes erfolgte am 10. Juli 1879 durch das Kriegsschiff „Beagle" [3]).

---

1) Further Correspondce respecting New Guinea. May 1883 [C. 3617]. p. 86—87.

2) Ibid. p. 112—113. — JAMES CHALMERS und W. WYATT GILL. Neu-Guinea. Reisen und Missionsthätigkeit. Leipzig 1886, p. 259.

3) Correspondence respecting the Natives of the Western Pacific. London, June 1883 [C. 3641], p. 61.

S. Mac Farlane und **J Chalmers** 1878.

Der Missionsschoner „John Williams", Kapt. R. TURPIE, hatte Lifu mit 20 Missionsgehülfen, die teils von Rarotonga, teils von den Loyalty-Inseln stammten, am 2. November 1878 verlassen und traf bereits am 11. vor Suáu [Stacey-Insel] am Südkap von Neu-Guinea ein [1]). Am 14. langte MAC FARLANE dort auf dem „Ellengowan" an. Während der „John Williams" am 20. die Rückfahrt antrat, dampften MAC FARLANE und CHALMERS an dem nämlichen Tage ab, um einige der Missionsgehülfen nach den in Aussicht genommenen Missionsstationen zu bringen. Zuerst wurde Kurs nach dem Eiland Deirina (Leocadie-Inseln) Kurs gesetzt, auf denen CHALMERS nebst 2 Gehülfen landete. MAC FARLANE dampfte nach Samarai [Dinner-Insel] weiter, um hier eine Station mit einem Gehülfen zu gründen. Inzwischen ging der „Ellengowan" nach Deirina zurück, da CHALMERS noch einige andere Inseln besuchen wollte. Am 1. Dezember wurde von Samarai aus gemeinsam die Fahrt fortgesetzt und nach einem Besuch der Heath-Insel [Rogea oder Logea], wo ein Gehülfe zurückgelassen wurde, in die Milne-Bai eingelaufen. Hier ankerte das Schiff zunächst bei dem an ihrem Südufer mündenden Dawa-Dawa (etwa 10° 27' S., 150° 53' E.), dampfte hierauf nach der Discovery-Bai, an der eine kleine vorspringende Halbinsel für die Anlage einer Missionsstation ausgewählt wurde. Nach der Durchquerung der Milne-Bai ging es nach den an ihrem Nordostende liegenden Killerton-Inseln, denen gegenüber an dem Festlande sich bereits eine Station befand. In einer 5 miles östlich davon liegenden Bucht wurde abermals ein Gehülfe abgesetzt und darauf nach der Teste-Insel [Wari] gedampft. Nachdem schliesslich noch in der Pitt-Bai [Sawatera] an der Ostseite der Moresby-Insel ein Missionsgehülfe abgesetzt worden war, kehrten beide Missionare nach Suáu zurück in der Absicht Mitte Dezember weitere Missionsgehülfen in der Landschaft Kerepunu unterzubringen.

Annexion der Inseln der Torres-Strasse durch Queensland 1878.

Durch den von der gesetzgebenden Körperschaft von Queensland im Jahre 1878 gefassten Beschluss (Letters Patent vom 10. Oktober) [3]) die Inseln der Torres-Strasse zu annektiren, rückte diese Kolonie Neu-Guinea geradezu auf den Leib. Es sollten ihr nämlich in Zukunft angehören, alle Inseln innerhalb einer Linie, die vom Sandy-Kap (24° 41 S., 153° 17' E.) nordwärts nach dem Südostende des Grossen Barrier-Riffes gezogen wird, alsdann der Grenze des Grossen Barrier-Riffes bis an sein Nordostende nahe der Breite von $9^1/_2$° S. folgte, sodann in nordwestlicher Richtung East Anchor Cay (9° 24' S., 144° 12' E.) und Bramble Cay (9° 8' S., 143° 52' E.) gegen S 79° W. verlief und das Warrior-Riff sowie die Inseln Saibai (9° 23' S., 142° 40' E.) nnd Dauan (9° 25' S., 142° 32' E.) einschloss, wiederum in nordwestlicher Richtung abbog, um die Talbot-Inseln (9° 18' S., 142° 15' E.) zu umfassen, von dort nach der Deliverance-Insel (9° 31' S., 141° 35' E.) ging und diese einschloss, endlich in W. bei S-Richtung den Meridian von 138° E. erreichte [4]). Die Grenze entsprach dem Vorschlage

1) The „John Williams". Chronicle London Miss. Soc. 1879, p. 82—83.
2) New Guinea. ibid. pag. 77—81.
3) Act of the Queensland Parliament (43 Vict. N°. 1). Brisbane (nicht zugänglich).
4) Petermanns Mittlg. XXV. 1879, p. 400 nach The Mail. London, 3. Septbr. 1879. — E. BEHM und H. WAGNER. Die Bevölkerung der Erde. VI. Petermanns Mittlg. Erg. Heft 62. 1880, p. 45.

der Admiralität, die von dem Colonial Office unter dem 5. April 1878 zu einem Gutachten aufgefordert worden war [1]).

Da mehrere Eilande, wie Saibai und Dauan, in der unmittelbaren Nähe der Neu-Guinea-Küste liegen, so traten im Laufe der Zeit verschiedene Übelstände zutage. Der Administrator von Britisch-Neu-Guinea hatte nämlich auf diesen Inseln nichts zu sagen und durfte nicht einmal Eingeborene, die sich wegen Seeräubereien oder anderer Untaten dorthin geflüchtet hatten, verfolgen. Andererseits lagen sie so weit von der nächsten Regierungsstation entfernt, dass auch ihre Verwaltung vonseiten Queenslands Schwierigkeiten verursachte. Der bereits im Jahre 1892 gemachte Vorschlag, die Grenze so zu legen, dass sie mitten zwischen Pearce Cay |Malikamas| und der Dalrymple-Insel (9° 37′ S., 143° 19′ E.) hindurchgeht, um alsdann im Süden der Deliverance- und der Turn-again-Insel |Buro| zu verlaufen, harrt noch immer der Verwirklichung [2]).

B. von Werner 1878—79.

Die vom Korvetten-Kapitän B. von Werner befehligte Korvette „Ariadne" hatte am 4. November 1877 Wilhelmshaven, am 16. September 1878 Sydney verlassen, um am 8. Oktober vor Apia auf Upolu (Samoa-Inseln) einzutreffen. Von hier aus wurde am 20. Oktober eine Rundfahrt angetreten, auf der zunächst die Tonga- und Viti- und alsdann die Ellice-, Gilbert- und Marshall-Inseln besucht wurden. Am 9. Dezember passirte die Korvette die Carteret-Inseln und erreichte am folgenden Tage auf dem Wege durch den St. Georg-Kanal den zwischen Neu-Lauenburg und Mioko liegenden Wesley- [Mioko-] Hafen. Auf Mioko befand sich die Faktorei der Firma J. C. Godeffroy & Sohn in Hamburg. Am 11. wurde die Fahrt nach der Insel Makadau, an deren Südseite, am Ferguson-Hafen, die Faktorei der Firma Hernsheim & Co. in Hamburg (4° 8,5′ S., 152° 26′ E.) lag, fortgesetzt und zwar wurde von Osten her die zwischen der Badly- und der Maiil-Insel befindliche Meerenge, die den Namen Hernsheim-Passage erhielt, durchfahren. Hier wurden ihre Vertreter E. Hernsheim und Robertson angetroffen. Kurze Zeit darauf langte auch Kapitän Levinson an. Am 12. fanden die Verhandlungen über die durch Eingeborene Ende 1877 verübte Brandstiftung von Faktoreien statt. Nach einem Besuch der Wesleyanischen Missionsstation am Hunter-Hafen, deren Vorsteher der Rev. George Brown war, wurden am 15. Kohlen, Proviant und Wasser eingenommen und hierauf am 16. nach Raluána an der Blanche-Bai, wo 10 Monate zuvor die Hernsheimsche Faktorei niedergebrannt und bei welcher Gelegenheit Kopra im Werte von 2800 Mark vernichtet worden war, gedampft. Nachdem von den Häuptlingen 200 Faden Dewara (Muschelgeld), als Bürgschaft für den zu leistenden Schadenersatz, ausgezahlt worden waren, ging es weiter nach der Insel Matupi. Am nächsten Morgen wurde von hier aus die am 5. Februar entstandene Vulkan-Insel besucht. Sie bildete einen schmalen, fast kreisrunden Sandring von 10 m. Höhe und einem Durchmesser von 90 m. Im Innern befand sich eine

1) Correspondence respecting New Guinea... May 1883 [C. 3617]. London, p. 28—29.

2) John Douglas. Maritime Boundary of Queensland. Queensl. Geogr. Journ. XIX. 1903—4. Brisbane, p. 32—36.

3) Aus den Reiseberichten S. M. S. „Ariadne", Korv.-Kapt. v. Werner. Ann. der Hydrographie. VII. Berlin 1879, p. 282—285. — B. von Werner. Ein deutsches Kriegsschiff in der Südsee. Leipzig 1882, 2 Aufl. p. 379—451. — R. Jannasch. Der deutsch-samoanische Freundschaftsvertrag vom 24. Januar 1879. Geographische Nachrichten für Welthandel und Volkswirthschaft, herausgegeben vom Centralverein für Handelsgeographie. I. Berlin 1879, p. 179—192. (Bericht des Konsuls Th. Weber an das Auswärtige Amt).

Lagune mit noch heissem, stark schwefelhaltigem Wasser, die durch einen kleinen Durchbruch mit dem Meere in Verbindung stand.

Nach dem Verlassen des Ankerplatzes bei Matupi am 17. umfuhr die „Ariadne" die Gazelle-Halbinsel und lief in den an der Nordküste liegenden Weber-Hafen [1]), dessen Lage zu ungefähr 4° 11' S., 151° 59' E. bestimmt wurde, ein. Darauf suchte das Schiff zum zweitenmale den Makadau-Hafen auf, um ihn durch Kauf in den Besitz des Deutschen Reiches zu bringen. Ein gleiches Loos fiel dem Mioko-Hafen am 22. zuteil, nachdem die Korvette ihn am Tage vorher aufgesucht hatte [2]). Diese beide Häfen stellten die ersten deutschen Erwerbungen im Bismarck-Archipel dar.

Am 15. Januar 1879 traf die „Ariadne" wieder vor Apia ein und verliess die Reede endgültig am 28. Mai, nachdem noch mehrere Kreuzfahrten unternommen worden waren, um die Heimreise anzutreten. Am 17. Juli erfolgte das Einlaufen in die Torres-Strasse und ging das Schiff bei der Rennel-Insel vor Anker. Der folgende Abend fand die „Ariadne" bei Mount Ernest, und am 19. lief sie durch den Prince of Wales-Kanal aus. Am 30. September erfolgte die Rückkehr nach Wilhelmshaven.

C. Rogers 1878.

Die Bark „Alice Mary", Kapt. C. ROGERS, bemerkte in den ersten Tagen des Oktober 1878, auf der Fahrt von Futschou in China nach Sydney, in 4° 50' S., 148° 10' E. ein gefährliches Riff, das in N—S. eine Länge von etwa 8 Seemeilen besass [3]). Da gerade in dem Augenblick, als die Brandung zuerst bemerkt wurde, eine Windhose vorüberstrich, erhielt es den Namen Whirlwind [4]). Auf der Weiterfahrt entdeckte ROGERS ein kleines, einen geeigneten Hafen bildendes Eiland, das etwa $^1/_2$ Seemeile WNW. von der Lottin-Insel lag. Sodann wurde abermals eine kleine Insel aufgefunden, die $1^1/_2$ Seem. NW. von der Tupinier-Insel entfernt lag. Damit noch nicht genug, geriet das Schiff am 7. auf ein etwa $^1/_2$ Seem. langes, ungefähr 7 Seemeilen von der Südwestseite von Neu-Pommern entfernt liegendes Riff, dessen Lage zu 5° 55' S., 148° 35' E. bestimmt wurde und den Namen Alice Mary-Riff [5]) erhielt. Erst nachdem Kisten mit Tee im Gewichte von 100 Tonnen den Weg über Bord gefunden hatten, wurde die Bark wieder flott, worauf, nachdem die Fahrt $^1/_2$ Seem. in südlicher Richtung fortgesetzt worden war, abermals ein Riff angetroffen wurde.

J. van Oldenborgh 1879.

Der Kontrolleur J. VAN OLDENBORGH trat am 15. Januar 1879 auf dem Regierungs-

1) Dieser Hafen hatte seinen Namen zu Ehren des an der Fahrt teilnehmenden Konsuls TH. WEBER in Apia erhalten. Ursprünglich war damit die Kambair-Bucht, die eine Einbuchtung in die Ataliklikun-Bucht bildet, gemeint gewesen. Sehr bald wurde aber der Name auf die letztgenannte ausgedehnt, um nach dem Bekanntwerden des einheimischen Namens allmählich von den Karten zu verschwinden.

2) Verträge und Übereinkünfte des Deutschen Reiches mit den Samoa-Inseln und anderen unabhängigen Inselgruppen nebst Übersichtskarten, erläuternder Denkschrift u. s. w. Dem Bundesrat und dem Reichstage im Mai/Juni 1879 vorgelegt. Hamburg 1879, p. XXI, 151—153.

3) Eilanden en gevaren ontdekt bij New Britain. Berigt aan Zeevarenden. 's Gravenhage 1879, N°. 22/582 (p. 170) nach Victoria Government Gazette, 14th March 1879.

4) Wirbelwind-Riff der deutschen Admiralitätskarte. Seine Südspitze wurde von dem Kriegsschiff „Cormoran", das hier 1899 auflief, zu 4° 42' S., 148° 17,3' E. bestimmt. (Kaiser Wilhelm-Land, Bismarck-Archipel und Salomon-Inseln., N°. 100 (Ausgabe 1906).

5) Alice-Riff der deutschen Seekarte, N°. 112, auf der es in 5° 53' S., 148° 25' E. liegt.

dampfer „Havik", Kapt. J. W. SCHOLTEN, von Ternate aus eine Inspektionsreise nach Neu-Guinea an, an der auch die tidorischen Prinzen ABDUL WAHAB, AMAN, HASSAN UDIN und MOHAMAD teilnahmen. Nach einem vom 17. bis 19. währenden Aufenthalt auf der Insel Gébé, wurde am 20. der unweit der Westküste von Waigëu liegenden Insel Biantji [Biansi], auf der sich der tidorische Prinz MOHAMAD DJIN als Händler niedergelassen hatte, ein Besuch abgestattet und hierauf nach der an der Südküste von Waigëu liegenden Insel Saúnek gedampft. Sie wurde am 22. wieder verlassen, um in der Doré-Bai Kohlen einzunehmen. Am 25. lief der „Havik" wieder aus, um die Mapia-Inseln aufzusuchen. Es war das erste Mal, dass diese kleine, halbvergessene Gruppe von einem Beamten betreten wurde. Den Anlass dazu hatte der Umstand gegeben, dass der Händler und Schiffskapitän D. D. O'KEEFE seit 1875 hier durch Plantagenarbeiter aus den Karolinen Kopra bereiten liess [1]). Da die vorgenommene Untersuchung ergab, dass die eingeborene Bevölkerung nicht behelligt wurde, so legte man O'KEEFE auch keine Schwierigkeiten in den Weg.

Nach Doré zurückgekehrt, begab VAN OLDENBORGH sich zunächst nach Andai, um den Missionar W. L. JENS als Dolmetsch an Bord zu nehmen und darauf nach den Buchten von Surui, Ansus und Ambai auf der Insel Japen, ferner nach der Insel Rōn und endlich nach dem Dorf Mijé an der Wandamen-Bai zu dampfen, hauptsächlich zu dem Zweck, um sich von der Anwesenheit der Wappenpfähle zu überzeugen. Nach einem nochmaligen, vom 4. bis 7. Februar währenden Aufenthalt in der Doré-Bai, fuhr der „Havik" nach Samaté auf Salawati [2]). Am 18. erfolgte alsdann die Ankunft vor Kasim, an der Nordküste von Misol. Da der dort ansässige Radja von Waigama zum Besuch des Radja von Misol in Lilinta weilte, so wurde dorthin Kurs genommen. Nach Erledigung seiner amtlichen Obliegenheiten traf VAN OLDENBORGH am 13. wieder in Ternate ein [3]).

O. M. de Munnick 1879.

Der von J. VAN OLDENBORGH erstattete Bericht veranlasste den Residenten von Ternate, O. M. DE MUNNICK, sich im August 1879 auf dem „Havik" persönlich nach den Mapia-Inseln einzuschiffen [4]). Am 31. wurde dem Häuptling MARAWEDI auf der Insel Pegun ein Anstellungsdekret nebst einer niederländischen Flagge übergeben und die anwesenden Europäer [5]) auf die gesetzliche Vorschrift hingewiesen ein Gesuch einzureichen, um in Niederländisch-Indien wohnen und ein Gewerbe ausüben zu dürfen [6]).

---

1) Siehe auch oben pag. 227.

2) Das unweit dieses Ortes bei dieser Gelegenheit entdeckte Havik-Riff (Berigt aan Zeevarenden. 's Gravenhage 1880, N° 9/218) ist später von vorbeifahrenden Schiffen niemals wieder bemerkt und daher auf den Seekarten gestrichen worden. (Bericht aan Zeevarenden. 's Gravenh. 1904, N°. 109/789).

3) P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA. Kritisch overzicht der reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea in de jaren 1879—1882. Bijdr. tot de Taal-, Land- en Volkenkunde ter gelegenheid van het 6de Congres der Orientalisten, 1883. Land- en Volkenk., p. 164—172. — Koloniaal Verslag van 1880, p. 23. — Berigten van de Utrechtsche Zendingsvereeniging. XX. 1879, p. 153—155., XXI. 1880, p. 38—39.

4) P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA. Kritisch overzicht der reizen, l. c. pag. 172—173. — Diplomatieke bescheiden behoorende bij de Staatsbegrooting van 1900. ['s Gravenhage 1899], p. 2.

5) Es waren HENRY TERRY mit Frau, 4 Töchtern und 2 Schwiegersöhnen, die sich hier 1869 niedergelassen hatten, als der Schoner „Tutuila", Kapt. H. O. LÖSER, gescheitert war. O'KEEFE war 1872 zum erstenmale nach den Mapia-Inseln gekommen.

6) Dieser Aufforderung, die auch in den nächsten Jahren wiederholt wurde, ist niemals Folge geleistet worden.

J. van Oldenborgh 1879.

Am 22. September verliess J. VAN OLDENBORGH die Reede von Ternate abermals auf dem „Havik", um einem ihm erteilten Auftrage entsprechend die Süd- und Südwestküste sowie die Nordküste von Neu-Guinea bis zur Humboldt-Bai zu besuchen [1]). Nach einem Besuch von Lilinta an der Südostküste von Misol, am 29., wurde am Mac Cluer-Golf bei den Dörfern Ati-Ati, Rumbati und Patipi am 1. und 2. Oktober angelegt. Darauf schlug der „Havik" südlichen Kurs ein und ging in der Bai von Kapaúr (2° 56′ S., 132° 19′ E.) vor Anker. Wie VAN OLDENBORGH hier in Erfahrung brachte, setzte die Landschaft Kapaúr sich aus den Distrikten Ati-Ati Onin, Pak-Pak [2]), Weratin und Patimuni zusammen. Am 3. gelangte der Dampfer nach den Karas-Inseln und am 4. nach der Nordküste von Adi. Die s.Zt. nach den Aru-Inseln geflüchteten Bewohner (s. oben p. 216) waren wieder zurückgekehrt, dagegen war der Häuptling nach Namatote gegangen, um seinen Tribut zu entrichten.

Nachdem der „Havik" hierauf Dobo (Aru-Inseln) aufgesucht hatte, um Kohlen einzunehmen, traf er am 9. vor der Insel Namatote ein, doch gelang es VAN OLDENBORGH nicht mit seinen Bewohnern in Berührung zu kommen. Alsdann ging es nach der Insel Aiduma, um dort einen Wappenpfahl anzubringen und am 10. nach der unbewohnten Insel Lakahia, wo ebenfalls ein derartiges Zeichen der niederländischen Oberhoheit hinterlassen wurde. Nunmehr setzte VAN OLDENBORH seine Fahrt längs der niedrigen Südwestküste von Neu-Guinea fort, auf der am Abend unter 4° 40′ S., 136° 33′ E. das aus 10 elenden Hütten bestehende Dorf Wakara bemerkt wurde. Nachdem am nächsten Morgen hier vor Anker gegangen worden war, ging ein Boot ab, um ein Wappen an einem Baume anzubringen und zugleich am Fusse einige Geschenke, wie Spiegel, Messer und bunte Taschentücher niederzulegen. Die Eingeborenen hatten bereits bei der Ankunft des „Havik" die Flucht ergriffen, kehrten aber, nachdem das Boot wieder vom Lande abgestossen war, zurück, um sich die deponirten Gegenstände anzueignen, an deren Stelle sie als Gegengabe einige Kokosnüsse hinlegten und darauf wieder in die Bäume kletterten. Diese Kokosnüsse konnten nicht im Empfang genommen werden, da ein aufziehendes Gewitter das Schiff zwang, das offene Meer aufzusuchen. An den nächsten Tagen wurde wiederholt der Versuch gemacht sich der Küste zu nähern, doch stiess man jedesmal auf Untiefen. Am 13. erfolgte das Einlaufen in die Prinses Marianne-Strasse, wo unweit des Nordeinganges geankert wurde, um die defekt gewordene Maschine wieder herzustellen. VAN OLDENBORGH landete am nächsten Tage an dem Ostufer der Prins Frederik Hendrik-Insel, die an dieser Stelle niedrig und mit Mangrovegebüsch bedeckt war. Als der „Havik" am 15. die Meerenge weiter einwärts befuhr, gelang es Spuren menschlicher Bewohner aufzufinden. Da der Kohlenvorrat jedoch nur für drei Etmale reichte und unter der Mannschaft die Beri-Beri sich eingestellt hatte, wurde umgekehrt, nicht ohne zuvor unter 8° S., 139° 15′ E. ein Wappen an einen Baum genagelt zu haben [3]).

Am 17. wurden auf Dobo abermals Kohlen geladen und alsdann nach Amboina gedampft,

---

1) P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA. l. c. pag. 173—182. — Koloniaal Verslag 1880, p. 23.

2) Die Cerammer können das P nicht aussprechen und nennen daher diese Landschaft Fak-Fak, ein Name, der auch später offiziell eingeführt worden ist.

3) Diese Bestimmung lässt zu wünschen übrig, denn der 8° wird von der Meerenge unter 138° 54′ E. an der Neu-Guinea-Küste geschnitten.

von wo aus die Weiterfahrt nach der Nordküste von Neu-Guinea angetreten wurde. Am 29. und 30. lag der „Havik" vor Samaté auf Salawati, am 31. Oktober und am 1. November in der Doré-Bai [1]). Auf der darauf nach Korido (Südküste von Supiori) angetretenen Fahrt trat abermals ein Defekt in der Maschine ein, der dazu zwang auf dem kürzesten Wege nach Ternate zurückzukehren, deren Reede am 11. erreicht wurde.

Andrew Goldie 1879—82.

Am 28. Juni 1879 brach ANDREW GOLDIE zu Pferd mit 4 anderen Europäern und in Begleitung von 16 Eingeborenen auf, um noch an dem nämlichen Tage den Laloki-Fluss zu erreichen. Er wurde am 29. durchschritten, worauf die Gesellschaft nach einem anstrengenden Marsche in ein ebenes, unbewaldetes Gebiet gelangte, in dem das Lager aufgeschlagen wurde. Nach vierzehntägigem Aufenthalt brachte man die gemachten Sammlungen nach Port Moresby und kehrte alsdann nach dem Laloki zurück. Hierauf wurde nach dem Goldie-Fluss marschirt, an dessen Ufer, 6 miles oberhalb seiner Mündung in den Laloki, gelagert wurde. Später wurde das Lager etwa 30 miles stromaufwärts zu einem dreiwöchigen Aufenthalt verlegt, von wo aus abermals die gesammelten Naturalien nach Port Moresby befördert wurden. Nachdem man an dem äussersten erreichten Punkte, Maumiri, zwei Wochen lang geblieben war, wurde nach dem von dem Laloki gebildeten Wasserfall, dem Rauna-Fall, gewandert und darauf im September Port Moresby wieder aufgesucht [2]).

Bald darauf muss GOLDIE noch eine Küstenfahrt unternommen haben, denn J. CHALMERS bemerkt gelegentlich einer am 29. November angetretenen Reise: „Goldie erforschte kurz vor uns die Küste von der Yule-Insel bis zur Freshwater-Bai, doch glaube ich, er landete nur in Maiva" [3]). Etwas später wurde nach dem Verlassen von Toaripi die „Alice Meade" in der Freshwater-Bai liegend angetroffen. GOLDIE kam an Bord und erzählte, dass er eine Lagune entdeckt habe, der er den Namen Alice Meade-Lagune gegeben habe [4]). Am 31. Dezember 1879 befand er sich in Sydney [5]). Auf dieser Fahrt wird es wohl gewesen sein, dass er das etwa 40 Seemeilen ENE. vom Anchor Cay, in 9° 9½' S., 144° 45¼' E. liegende Goldie-Riff auffand [6]).

Im Jahre 1882 hat GOLDIE noch auf demselben Schoner die Westküsten der Inseln Fergusson und Normanby besucht, um sich darauf als „store-keeper" in Port Moresby niederzulassen [7]). Der Deputy Commissioner H. H. ROMILLY schreibt d.d. 20. November 1883 sodann: „Mr. Goldie is a speculator in land, that is to say, he claims to have bought 17.000 acres at about one penny per acre" [8]).

1) Berigten van de Utrechtsche Zendingsvereeniging. XX. 1879, p. 153., XXI. 1880, p. 38—39.

2) ANDRÉE GOLDIE. Mon dernier séjour de quatre mois dans l'intérieur de la Nouvelle-Guinée. Traduit de J. MEULEMANS. Bull. Soc. de Géogr. d'Anvers. V. 1880, p. 193—198.

3) JAMES CHALMERS und W. WYATT GILL. Neu-Guinea. Reisen und Missionsthätigkeit. Leipzig, 1886, p. 109.

4) L. c. pag. 8, 115.

5) Proceed. Linn. Soc. N. S. W. IV. 1879. Sydney 1880, p. 464.

6) Australia Directory. Vol. II. 3d. ed. 1879. Revised Supplement. London 1887, p. 94.

7) WILFRED POWELL. Visits to the Eastern and North-eastern Coasts of New Guinea. Proceed. R. Geogr. Soc. N. S. Vol. V. London 1883, p. 509. — O. FINSCH. Samoafahrten. Leipzig 1888, p. 210.

8) Reports concerning the State of Affairs in the Western Pacific, received from Deputy Commissioner ROMILLY, during the last 12 months. London 1884 [C. 4126], p. 17. — Further Correspondence respecting New Guinea... Aug. 1885 [C. 4584], p. 95.

Schliesslich darf nicht unerwähnt gelassen werden, dass GOLDIE wiederholt von CARL HUNSTEIN, der sich auch an einer Goldgräberexpedition nach Neu-Guinea beteiligt hatte, begleitet worden war und dass: „Most of the discoveries commonly attributed to Goldie are said to have been made by Hunstein [1]), who was an ardent collector and a faithful and accurate observer of nature" [2]).

Kapt. **Hardy** 1879.

Das französische Transportschiff „Var", Kapt. HARDY, lief von Neu-Kaledonien kommend am 3. Juli 1879 in die Torres-Strasse ein und stiess hier, 1 Seemeile im Norden von Mount Ernest, auf eine $2^1/_2$ Faden tiefe Bank. Nach halbstündiger Anstrengung gelang es dem Schiffe sich wieder frei zu machen. Diese Var-Untiefe liegt in $10° 14' 6''$ S., $142° 28' 34''$ E. [3]). Beim Vorbeifahren an der Raine-Insel war bemerkt worden, dass man sie dem Verfall preisgegeben hatte [4]).

Schiff **„Seudre"** 1879.

Das französische Transportschiff „Seudre", augenscheinlich von Neu-Kaledonien kommend, stiess im Juli 1879, etwa 2 Seem. von der Arden-Insel [Garboi] entfernt, in etwa $9° 52^1/_4'$ S., $143° 12'$ E. auf eine Sand- und Korallenbank [5]).

Kapt. **Haje** 1879.

Die Bremer Bark „Beethoven", Kapt. HAJE, verliess Port Jackson am 11. Juni 1879 mit der Bestimmung nach der Delagoa-Bai. Sie schlug den Weg durch die Torres-Strasse ein und war eines der ersten Schiffe, das hierzu den Grossen Nordost-Kanal wählte [6]).

Nachdem am 25. der Bramble Cay in Sicht gekommen war, wurde nördlich von ihm in die Torres-Strasse eingelaufen und zwei Tage später bei der Booby-Insel wieder verlassen.

J. R. Haws 1879.

Das Schiff „Canon Harrison", Kapt. J. R. HAWS, berührte am 8. Juli 1879, auf seiner Fahrt von Newcastle (N.S.W.) nach Bombay, am Westeingange des Prince of Wales-Kanals,

---

1) CARL HUNSTEIN. Obituary. The Ibis. (6) II. London 1890, p. 267—268.

2) Es dürfte sich dieses wohl hauptsächlich auf die zoologischen Sammlungen beziehen. — Siehe E. PIERSON RAMSAY. Contributions to the Zoology of New Guinea IV and V. Remarks on certain collections made by Mr. Andrew Goldie, in the South-east portion of New Guinea and the Louisiades. Proceed. Linn. Soc. N. S. W. IV. 1879. Sydney p. 85—102. — R. B. SHARPE. Contributions to the Ornithology of New Guinea. Journ. Linn. Soc. (Zoology) XIII. London 1876—78 p. 79—83, 305—321, 457—458., XIV. 1878 p. 349—372., XVI. 1883, p. 317—319, 422—447.

3) Aus den Reiseberichten S. M. S. „Ariadne", Korv. Kapt. [B]. VON WERNER. Ann. d. Hydrogr. VII. Berlin 1879, p. 525. — Nachrichten f. Seefahrer. X. 1879, N°. 1055, p. 323 nach Annonce hydrogr. Paris 1879, N°. 125/683. — Australia Directory. Vol. II. 3d ed. 1879. Revised Supplement. London 1887, p. 93.

4) Nachr. f. Seefahrer. X. 1879, N°. 1058.

5) Nachr. f. Seefahrer. X. Berlin 1879, N°. 1344, p. 412 nach Annonce hydrographique. Paris 1879, N°. 157/844. Aus dieser Seudre-Bank ist von den Engländern eine Sendré-Bank gemacht worden. (Torres Strait. North-east und East Entrances. London Hydrogr. Off., N°. 2422).

6) Von Australien durch die Torres-Strasse nach Westen. Bemerkungen des Kapitän HAJE von der Bremer Bark „Beethoven"... Annalen d. Hydrographie. VIII. 1880, p. 463—466, p. 324.

eine etwa 200 feet lange und 100 feet breite, in 10° 32¹/₄′ S., 142° 8′ 10″ E. liegende Klippe, die den Namen Canon Harrison-, später kurzweg Harrison-Klippe erhielt [1]).

Menotti Garibaldi und **Achille Fazzari** 1879.

Im April 1879 berichtete der „Times"-Korrespondent aus Rom, dass MENOTTI GARIBALDI und ACHILLE FAZZARI beabsichtigten, mit 3000 ihrer Landsleute auszuziehen und an der Südküste von Neu-Guinea eine Stadt unter dem Namen Italia zu gründen, „falls England keinen Widerspruch erhebe". Wie hinzugefügt wurde, sei das Kapital in der Höhe von 30 Millionen Lire bereits gezeichnet und hätten die Anmeldungen zur Teilnahme, Leute von allerlei Rang und Stand „among them several men of science", die ursprünglich gesteckten Grenzen überschritten. Die in Aussicht gestellten Zeitpunkte, im Sommer und im Herbst, verstrichen indessen, ohne dass die Städtegründer etwas von sich hören liessen [2]). Wie sich feststellen lässt, hatten die Projekte bereits im März feste Form angenommen [3]), aber Anfang April wurde berichtet: „GARIBALDI has snubbed the Italian New Guinea expedition, so that it may be regarded as nipped in the bud" [4]). Aus den italienischen Tageblättern jener Zeit werden wohl nähere Einzelheiten über dieses im Keime erstickte Unternehmen in Erfahrung zu bringen sein.

N. von Miklucho Maclay 1879—80.

N. VON MIKLUCHO MACLAY war nach seiner Mitte Juli 1878 in Sydney erfolgten Ankunft (s. oben, p. 228) in lebhafter Weise für die Gründung einer zoologischen Station eingetreten, wobei er sich der Unterstützung von WILLIAM MACLEAY und GEORGE BENNETT zu erfreuen hatte. Ehe aber dieser Plan verwirklicht wurde, trat er aufs neue eine Reise an, für die die Schriftleitung des in St. Petersburg erscheinenden „Golos" die Summe von 15.150 Francs durch öffentliche Subskription zusammengebracht hatte [5]). Ein im Zusammenhang mit der ebengenannten GARIBALDIschen Expedition erwähnter Chevalier BRUNO [6]) und ein Kapitän LEEMAN nahmen an dieser Fahrt teil, die teils wissenschaftlichen, teils kommerziellen Zwecken dienen sollte. Man hatte sich dabei die Aufgabe gestellt, auf dem für die Dauer eines Jahres verproviantirten amerikanischen Schoner „Sadie F. Caller", Kapt. WEBBER, zunächst die Astrolabe-Bai aufzusuchen und sodann die benachbarten Küstengebirge zu erforschen, um gleichzeitig mit den Eingeborenen Handelsbeziehungen anzuknüpfen [7]).

Über dieses Unternehmen ist sehr wenig bekannt geworden, und BRUNO sowie LEEMAN haben meines Wissens überhaupt nichts wieder von sich hören lassen. Im März 1879 wurde Port Jackson verlassen und darauf die folgenden Inseln besucht: „Neu-Kaledonien, Lifu; von den Neu-Hebriden: Tanna, Wate, Tongoa, Mai, Epi, Ambrim, Malo, Wanua Lawa; die Admiralitäts-Inseln, die Luf- [Hermit-] Inseln, Ninigo [Echiquier], Trobriand-, Salomo-Inseln, Inseln am SO-Ende von Neu-Guinea und die Inseln der Torres-Strasse". Der ursprüngliche

1) Reported Danger in Prince of Wales Channel. Nautic. Magazine. XLVIII. 1879, p. 910. — Australia Directory II. 3d ed. 1879. Revised Supplement 1887, p. 91. — Lage einer Klippe (Canon Harrison) im Prince of Wales Channel. Nachrichten für Seefahrer. X. 1879, N°. 1080 (p. 331)., s. auch oben p. 222.

2) EUGEN VON PHILIPPOVICH. Zur Colonisationsgeschichte Neu-Guineas. Die Gegenwart. XXXII. Berlin 1887, p. 275.

3) Nature. XIX. London 1878—79, p. 471 (20th March). — Bull. Soc. de Géogr. (6) XVII. Paris 1879, p. 279—280.

4) Ibid. p. 542 (10th April 1879).

5) Cosmos di Guido Cora. VI. Torino 1880—81, p. 236. — Iswestija K. Russ. Geogr. Ges. XVI. 1880, 2. Abt. p. 149, 206, 425., XVII. 1881, 1. Abt. p. 131.

6) EUGEN VON PHILIPPOVICH. l. c.

7) Petermanns Mittlg. XXV. 1879, p. 314.

Plan gelangte demnach gar nicht zur Ausführung. An Einzelheiten erfährt man lediglich, dass MACLAY im Juli auf Luf, am 12. November zwischen St. Matthias und Neu-Hannover und am 10. Dezember vor der Insel Simbo (Salomo-Inseln) sich befand [1]).

Ende Januar 1880 traf der Schoner auf der Insel Samarai in der China-Strasse ein [2]), wo er von MACLAY verlassen wurde. Nachdem er hier eine zeitlang bei einem Missionsgehülfen gewohnt hatte, dampfte er auf dem Missionsdampfer „Ellengowan" nach Port Moresby ab, um von hier aus, in Begleitung von JAMES CHALMERS, mehrere Küstenplätze (Kalo, Kerepunu, Aroma) zu besuchen. Im Mai gelangte er nach der Thursday-Insel, wo er im Hause von H. M. CHESTER gastfreundliche Aufnahme fand. Mit dem Leiter der dortigen Perlfischereistation, Kapt. PEARSON, wurden einige andere Inseln der Torres-Strasse, u. a. Mabuiag [Jervis-Insel] besucht. Auch bei FRANK JARDINE in Somerset verweilte MACLAY einige Zeit. Auf der Rückfahrt nach Sydney, landete er im Juni in Brisbane und entschloss sich dann plötzlich vorläufig in Queensland zu bleiben. Erst im Januar 1881 erfolgte seine Rückkehr nach Sydney [3]).

James Chalmers 1879.

Die gesundheitlichen Verhältnisse erwiesen sich auf der Insel Suáu als wenig günstig. Vier der seit der Gründung der Missionsstation eingesetzten Gehülfen waren bereits gestorben und auch die Frau von CHALMERS begann zu kränkeln. Sie begab sich zur Wiederherstellung ihrer Gesundheit im November 1878 nach Sydney. Infolge ihres am 20. Februar 1879 erfolgten Todes wurde Suáu als Hauptstation aufgehoben und siedelte CHALMERS nach Port Moresby über [4]).

Als er im März 1879 auf der Dufaure-Insel in der Orangerie-Bai landete, brachte er in Erfahrung, dass der Missionsgehülfe MAREARE am 20. Januar plötzlich erkrankt und zwei Tage später gestorben sei. Wenige Minuten darauf war seine Frau ihm im Tode gefolgt. Der Häuptling beschuldigte einen Zauberer NAUAGERE aus Auian an der Ellengowan-Bai [Gabu Suaiaru], der kurz vorher auf der Insel gewesen war, die beiden vergiftet zu haben. Auf diese Mitteilung hin begab sich CHALMERS nach Isu-Isu an der Westküste der Lawes-Bai. Bei der Landung trugen die Eingeborenen ein scheues Wesen zur Schau, leugneten aber die Teilnahme an dem an MAREARE und dessen Frau begangenen Mord ab. Als er endlich Suáu wieder erreicht hatte, wurde allgemein behauptet, dass NAUAGERE sich zur Zeit des Todes in Boneawa befunden und abends nach Isu-Isu gekommen sei [5]).

Am 25. April langte CHALMERS abermals in der Orangerie-Bucht an, um in dem anliegenden Gebiete eine Missionsstation zu gründen. Nachdem er vor Kuragori an der Ostseite der Dufaure-Insel vor Anker gekommen war, besuchte er das Dorf und segelte

1) Kurze Zusammenstellung der Ergebnisse anthropologischer Studien während einer Reise in Melanesien (März 1879 bis April 1880). Zeitschr. f. Ethnologie. XII. Berlin 1880, p. (374)—(375). — A short Resumé of the Results... Proceed. Linn. Soc. N. S. W. VI. 1881. Sydney 1882, p. 171—175. — Riassunto delle ricerche... Cosmos di Guido Cora. VI. 1880—81, p. 222—223.

2) MIKLUCHO MACLAY selbst sagt, dass er am 22. Januar 1880 auf der Moresby-Insel landete. (Correspondence respecting the Natives of the Western Pacific &c. London. June 1883 [C. 3641], p. 82).

3) OTTO FINSCH. Nikolaus von Miklucho Maclay, Reisen und Wirken. Deutsche geographische Blätter. XI. Bremen. 1888, p. 286, 287.

4) CUTHBERT LENNOX. James Chalmers of New Guinea. London 1902, p. 58—59.

5) Further Correspondence respecting New Guinea. London May 1883 [C. 3617], p. 111—112.

darauf in nördlicher Richtung weiter nach Bona-Bona, von wo aus nach Sigokoiro und Gogora marschirt wurde. Nach seinen Erkundigungen lagen auf der Insel 10 Dörfer. Nach einem Besuch der Landschaften Keakaro und Aroma ging CHALMERS an einer halbwegs zwischen dem Mac Farlane-Hafen und der Toulon-Insel befindlichen Stelle an Land, wo die Eingeborenen ihm jedoch unfreundlich begegneten [1]).

Der Gesundheitszustand der englischen Missionare und nicht weniger der polynesischen Missionsgehülfen blieb im Laufe der Zeit wenig befriedigend. CHALMERS fasste daher den Entschluss eine Reise ins Innere von Neu-Guinea zu unternehmen, um nach Stätten Umschau zu halten, die für die Anlage von Missionsstationen geeignet waren. Am 15. Juli 1879 trat er die Wanderung von Port Moresby aus in nordöstlicher Richtung an. Nach Überschreitung des Laloki gelangte er an den Goldie-Fluss, dessen Lauf stromaufwärts bis an das Dorf Maumiri [2]), 180 feet über dem Flussbett gelegen, gefolgt wurde. Am nächsten Tage ging der Marsch in nordöstlicher Richtung nach Munikahila, das 1100 feet ü. d. M. lag. Bei Keninumu wurde an einem Abhange gelagert. Der Weitermarsch erfolgte am 28. Juli nach dem unterhalb des Berges Wetura [Vetura], auch Hombron Bluff genannt, liegenden Dorfe Wakinumu [3]). Alsdann ging es am 1. August in ENE. weiter nach Eikiri. Nach dem Durchschreiten des Munikahila-Flusses musste durch gebirgiges Gebiet gewandert werden, worauf ein Tal erreicht wurde, das am Fusse eines Berges lag, dem CHALMERS den Namen Bellamy-Berg gab. Endlich gelangten die Reisenden in das Dorf Kuakagari. In der Hoffnung, einen Pfad nach der jenseitigen Küste von Neu-Guinea ausfindig zu machen, setzte CHALMERS am 4. August seinen Marsch den Abhängen des Bellamy-Berges entlang fort, doch wurde er durch steile Abgründe zur Umkehr nach Keninumu gezwungen. Am 7. August unternahm er die Besteigung des in SW. liegenden Elsie-Berges und langte darauf in Wakinumu an, das er am 14. verliess, um nach Eikiri zu wandern, kehrte aber nach dem erstgenannten Dorfe wieder zurück. Am 22. erfolgte die Ankunft in Mari Waionumu, dem ersten zur Landschaft Aitari gehörenden Dorfe. Am nächsten Tage gelangte er nach Namianumu, zur Landschaft Sogeri gehörend, die zwischen der Ausläufern des Eikiri- und des Nisbet-Berges liegt. Ein hoher kegelförmiger, südlich davon aufragender Berg erhielt den Namen Ben Cruachan [4]). Nachdem ein Missionsgehülfe eingesetzt worden war, setzte CHALMERS den Marsch fort, um in das Quellgebiet des Kemp Welch-Flusses zu gelangen. Am 25. wurde das zur Landschaft Faweri [5]) gehörende Dorf Orofedabi erreicht. Endlich konnte auch noch die Landschaft Meroka, in der 14 Dörfer lagen, besucht werden. Hierauf kehrte CHALMERS am 27. August nach Sogeri zurück und traf am 29. wieder in Keninumu ein. Am 1. September gelangte er nach Makapili, nachdem der Laloki zuvor überschritten worden war. Am 3. wurde der Marsch nach Tjokinumu [6]), von wo aus den Rauna-Wasserfällen ein Besuch abgestattet wurde, fortgesetzt und nach dem Verlassen des Dorfes am 5. der Anstieg zur Astrolabe-Kette angetreten. Nach Überschreitung derselben

---

1) JAMES CHALMERS und W. WYATT GILL. Neu-Guinea. Reisen und Missionsthätigkeit während der Jahre 1877 bis 1885. Leipzig 1886, p. 56—57. — JAMES CHALMERS. Pioneer Life and Work in New Guinea. London 1895, p. 181—186.

2) Moumili bei CHALMERS.

3) Uakinumu bei CHALMERS.

4) So genannt nach dem gleichnamigen Berge in der Grafschaft Argyll in Schottland.

5) Favele bei CHALMERS.

6) Chokinumu bei CHALMERS.

erreichte CHALMERS nachmittags das in der Nähe von Ifari [Efari] liegende Djanara [Janara], setzte am nächsten Tage den Marsch über Karikatana nach Epakari fort und traf am 9. über Umiakurape wieder in Keninumu ein. Sofort wurde der Bau eines Hauses für den hier einzusetzenden Missionsgehülfen in Angriff genommen. Am 24. ging es nach Maumiri, worauf CHALMERS, nach mehr als zweimonatlicher Abwesenheit, am 26. Port Moresby wieder erreichte [1]).

James Chalmers und Thomas Beswick 1879.

Am 22. November 1879 trat J. CHALMERS in Begleitung von THOMAS BESWICK und dem Missionsgehülfen PIRI eine Entdeckungsfahrt auf dem Dampfer „Ellengowan", Kapt. H. DUBBINS, von Bura [Bocra] aus nach dem Papua-Golf an [2]). Die zunächst aufgesuchte Yule-Insel wurde am 25. wieder verlassen. Nach zweistündiger Fahrt in nordwestlicher Richtung gelangte das Schiff an die Landschaft Maiwa [Maiva], die nach Erkundigungen aus 11 Dörfern bestand, von denen 5 an der Küste lagen [3]). Gelandet wurde erst wieder bei dem jenseits des Possession-Kaps unter 8° 30′ S. liegenden Dorfe Oiapu, der gleichnamigen Landschaft angehörend. Acht miles (13 km.) weiter wurde das Dorf Djokea [Jokea] auf einem Vorsprunge zwischen dem North-West Hill und dem One Tree Hill bemerkt. Vier miles (6,4 km.) nördlich davon wurde die breite Mündung des Biaru entdeckt, der den Namen Coombes-Fluss erhielt und, nachdem weitere 4 miles zurückgelegt worden waren, gelangten die Reisenden nach dem Dorf Lese. Hinter ihm befand sich die Macey-Lagune [Aropura], der nördliche Mündungsarm des Biaru. Zwischen der am Eingang des Aropura befindlichen Cliff-Spitze und dem Dorfe Toaripi [Motu-Motu] wurde die breite Mündung des Maratu (richtiger wohl Naratu) bemerkt und alsdann bei Toaripi, das am Ostende der Freshwater-Bai liegt, gelandet. Hier mündete ein breiter Fluss, den A. GOLDIE den Namen Williams-Fluss gegeben hatte [3]). Nach den Erkundigungen von CHALMERS ist er der östliche Arm des Arubada, während der westliche Kauripinu heissen soll. Diese Angabe beruht aber auf einem Irrtum. Beide Flüsse haben einen getrennten Lauf, münden aber in einem gemeinschaftlichen Delta. Der letztgenannte heisst ausserdem Tauri [Heath-Fluss]. Das an diesem, 3 Tage stromaufwärts am Fuss des Chapman-Berges liegende Dorf Moweawe ist bisher nicht ermittelt worden.

Auf der Weiterfahrt passirte CHALMERS die Landschaft Karama, deren Bewohner, die in 3 Dörfern hausen, sich keines guten Rufes erfreuten. Kurz vor dem Erreichen des Kaps Cupola gelangte der Dampfer nach den Dörfern Namai und Silo. Nördlich von ihnen erhob sich die Kette der Ingham-Berge. Nachdem in dem letztgenannten Ort gelandet war, unternahm CHALMERS eine Bootfahrt um das Kap Cupola herum nach der Pier-Spitze. Unterwegs begegneten ihm Kanus mit Eingeborenen von Ipisi, das CHALMERS Pesi nennt, welcher Ort an einer kleinen Bucht liegen soll, in die sich der Wai Bada [Vaibada] ergiesst [4]). Weiter stromaufwärts sollte das Dorf Opao liegen. Als man sich der an der Westseite der Kerema-

1) New Guinea. An Inland Journey. Chronicle London Missionary Society. 1880, p. 77—80, s. auch Proceed. R. Geogr. Soc. N. S. II. London 1880, p. 315—316. — JAMES CHALMERS und W. WYATT GILL. Reisen und Missionsthätigkeit. Leipzig 1886, p. 64—106. — JAMES CHALMERS. Pioneer Life and Work in New Guinea 1877—1894. London 1895, l. c.

2) JAMES CHALMERS und W. WYATT GILL. Neu-Guinea. Reisen und Missionsthätigkeit während der Jahre 1877 bis 1885. Leipzig 1886, p. 109—127.

3) Der einheimische Name lautet Lakekamu.

4) Dieser Name ist nicht wieder ermittelt worden. Es münden bei Ipisi der Matupe und der Nauna.

Bai liegenden Landschaft Kerema, die 3 Dörfer zählte, näherte, konnte des niedrigen Wasserstandes wegen nicht gelandet werden. Da CHALMERS auch vor den Bewohnern gewarnt worden war, kehrte er nach Silo zurück.

Nunmehr wurde die Fahrt nach dem westlich von der Mac Clatchie-Spitze liegenden Dorf Wai Lala [Vailala] [1]), auch Herauwiri genannt, fortgesetzt. Dem hier mündenden Fluss gab CHALMERS den Namen Annie-Fluss, dessen einheimischer Name Wai Lala oder Bai Lala lautet. Auf der Weiterfahrt in westlicher Richtung wurde die an der Orokolo-Bai liegende gleichnamige Landschaft passirt [2]). Sie beginnt an der Aumana-Spitze, besteht aus den Dörfern Namea, Haremanu, Kaewa, Kamu, Marea, Huku und Kawara und endet an der Treachery-Spitze, die diesen Namen erhielt, weil beim Holzfällen ein Überfall der Mannschaft versucht worden war. Nunmehr dampfte der „Ellengowan" nach der Bald-Spitze. Die von YULE erwähnte East Entrance- und West Entrance-Insel konnten nicht wieder erkannt werden. Dagegen gelangte man an vier Mündungen vorbei, die nach Angabe der Eingeborenen die Arme eines weit aus dem Innern kommenden Flusses, der den Namen Wickham-Fluss erhielt [3]), sein sollten. Nach den weiteren Erkundigungen hiessen diese Mündungsarme 1. Aiwei [Aivei], unweit dessen Mündung ein Dorf Maipua lag, 2. Panaroa, dessen Ufer unbewohnt waren, 3. Urika (nicht Urita wie CHALMERS schreibt), auf dem stromaufwärts in zwei Tagen die Landschaft Kailu [Kairu] zu erreichen ist [4]), 4. Arai, auf dem man nach zweitägiger Ruderfahrt nach der Landschaft Ukerawe gelangen soll.

Vor dem Erreichen der Bald-Spitze wurde die Mündung des grossen Flusses Maiwau [Maivau] gewahrt, der zugleich die Grenze der Landschaft Elema ist. Der „Ellengowan" dampfte nach der Deception-Bai, östlich vom Kap Blackwood, doch konnte hier der vielen Untiefen wegen nicht ankern. Auf der Rückfahrt nach der Bald-Spitze konnte man vom Schiffe aus eine 60—80 km. landeinwärts liegende Gebirgskette beobachten, die den Namen Sir Arthur Gordon-Kette erhielt. Dem Kegel am westlichen Ende wurde der Name Chester-Berg verliehen. Die 3 Bergkuppen, die zwischen der genannten Kette und dem Aird-Berg aufragten, wurden Gill-Berg (fast nördlich von der Bald-Spitze), Alexander-Berg (NNW. von der Bald-Spitze) und Charlton-Berg [5]) (der höchste und zugleich NW. von der Bald-Spitze) genannt.

Wilfred Powell 1879.

Ausser der oben (pag. 242—246) geschilderten Reise während der Jahre 1877 und 1878 will POWELL auch 1875 und 1876 und endlich 1879, nach seiner Rückkehr von Neu-Pommern, die Nord- und Ostküsten von Neu-Guinea besucht haben. Bei „einer dieser Gelegenheiten"

---

1) Bailala bei MACGREGOR. Bei der ewigen Vertauschung des r und l findet man auch die Bezeichnung Bairara.

2) Hinter ihr, westlich vom Unterlauf des Wai Lala, erhob sich der Woody Hill.

3) An dieser Stelle möge kurz erwähnt werden, dass sich zwischen TH. F. BEVAN (The Discovery of the Aird and Purari Rivers. Transact. Geogr. Soc. Australasia. Victoria Branch. XV. 1898, p. 12—15), der sich für den Entdecker des Purari ausgab, und SIR WILLIAM MACGREGOR, der JAMES CHALMERS und H. DUBBINS die Priorität zuerkannte, ein Streit entspann. (Re the Discovery of the Purari River. British New Guinea. Proceed. and Transact. Queensland Branch. R. Geogr. Soc. Australasia. XIII. 1897—98. Brisbane 1899, p. 83—87).

4) Das Dorf Kairiki oder Kairu liegt 9 miles stromaufwärts. Die nach CHALMERS westlich davon liegende Landschaft Kerepenairu [Koropenaira] wird als identisch mit Kailu betrachtet.

5) Diese Namen sind auf den meisten Karten längst wieder verschwunden. Mit der Sir Arthur Gordon-Kette dürften die im Quellgebiete des Purari liegenden Berge gemeint sein.

verwendete er 18 Monate auf eine Fahrt von der China-Strasse bis zum Kap D'Urville [1]), deren Beschreibung wiederum sehr viel zu wünschen übrig lässt.

Nach dem Verlassen der China-Strasse segelte POWELL zunächst nach der unfernen Mekinley-Insel, auf der er die Beobachtung machte, dass ein von ihm im Jahre 1875 bemerktes Riff im Laufe von 4 Jahren zu einer ausgedehnten Sandbank geworden war. Nach einem mehrmonatlichen Aufenthalt wurden auf der Weiterfahrt mehrere Inseln der D'Entrecasteaux-Gruppe berührt, der Huon-Golf [2]) sowie die Dampier-Strasse durchfahren und alsdann bei dem Kap King William gelandet. „A more beautiful and healthy spot for settlement than this can scarcely be found in any tropical country in the world [3]).” Hierauf segelte POWELL längs der Küste weiter und ging an einer nicht näher bezeichneten Stelle im Vorlande des Finisterre-Gebirges an Land, um eine gegen 500 feet hohe Anhöhe zu ersteigen.

Nach einem Besuch der Astrolabe-Bai wurde als nächster Ankerplatz die Broken Water Bay [Brecher-Bai], hinter der sich der Jullien-Berg erhob, gewählt. Nach dem Verlassen derselben entdeckte POWELL unweit der Pasir-Spitze Lagunenriffe sowie mehrere kleine Inseln [4]), worauf er in die Humboldt-Bai gelangte, deren Bewohner als „treacherous und noisy” bezeichnet werden. Von hier aus will er noch bis zum Kap D'Urville gefahren sein, was aber kaum anzunehmen ist, denn die Behauptung, dass die Küste grösstenteils steil und felsig sei, trifft doch nur für einen Teil derselben zu, nämlich für den zwischen der Humboldt-und der Matterer-Bai liegenden.

G. E. Richards 1879.

Der vom Leutn. G. E. RICHARDS befehligte britische Kriegsschoner „Renard” nahm im Jahre 1879 die Neu-Lauenburg- [Duke of York-] Gruppe auf [5]). Ferner bestimmte er die Nordspitze der Woodlark-Insel zu 9° 3′ 30″ S., 152° 47′ E., die demnach 15 Seem. südlicher liegt, als bisher angenommen worden war [6]).

Thomas de Hoghton 1879.

Der britische Kriegsschoner „Beagle”, Leutn. T. DE HOGHTON, untersuchte im Jahre 1879 einen Teil der Südküste von Neu-Guinea sowie den Louisiaden-Archipel. Von dieser Fahrt sind nur Einzelheiten bekannt geworden. Sie wurde von Sydney aus angetreten und es muss die Innere Route benutzt worden sein, um in die Torres-Strasse und nach Neu-Guinea zu gelangen. Es werden sodann Beobachtungen über die Coutance-Insel, ferner über die Sandbank-

1) Visits to the Eastern and North-eastern Coasts of New Guinea. Proceed. R. Geogr. Soc. N. S. V. London 1883, p. 505—517. — New Guinea and the Western Pacific Colonies. Proceed. R. Colonial Inst. XV. London 1883—84, p. 7—39.

2) POWELL ist so unwissend, dass er (l. c. pag. 509) noch von der Riche-Insel spricht, während. J. MORESBY doch 1874 gezeigt hatte (s. oben p. 190), dass sie eine Halbinsel ist. Es hätte diese Tatsache auch POWELL bei seiner Fahrt von den D'Entrecasteaux-Inseln nach dem Huon-Golf kaum entgehen können.

3) Man vergleiche hiermit die Beschreibungen von O. FINSCH (Samoafahrten. 1888, p. 127) und von G. E. G. v. SCHLEINITZ (Nachrichten über Kaiser Wilhelms-Land. V. 1889, p. 62—63).

4) Hiermit waren die von J. DUMONT d'URVILLE 1827 entdeckten Inseln Dudemaine [Tumléo], Faraguet [Alii] und Sainson [Saliü] gemeint.

5) Proceed. R. Geogr. Soc. N. S. III. London 1881, p. 84. Anm. — Duke of York Group. (Nebenkarte zu der engl. Seekarte N°. 764. London 1881).

6) Ligging van Woodlark-eiland. Berigt aan Zeevarenden. 's Gravenhage 1888, N°. 5/115.

Bai, in der geankert wurde, mitgeteilt [1]). In der darauf besuchten Cloudy-Bai, in der unweit der Eugenie-Insel vor Anker gegangen wurde, züchtigte der „Beagle" am 10. Juli das Dorf Maopa wegen der Beraubung und Ermordung von IRONS und WILLIS im Dezember des vorhergegangenen Jahres [2]). Ferner wurde in der Nähe der Colombier-Spitze das Dorf Dedele [Dedere], deren Bewohner als verräterisch bezeichnet werden, aufgesucht [3]). Östlich von dem erwähnten Kap befand sich die Forrest-Spitze, in deren Nähe ebenfalls üble Erfahrungen mit den Eingeborenen gemacht wurden. Des Weiteren werden Mitteilungen über die Grange-Insel, über Riffe in der Nähe der Table-Spitze, über Sandbänke und Riffe in der Nähe der Amazonen- und Toulon-Insel gemacht. Im Verlaufe der Fahrt besuchte der „Beagle" die Mayri-Bucht, den Millport-Hafen, fand das Kitt-Riff auf, gelangte ferner nach der Cette- und der Dufaure-Insel, nach dem Dudfield-Hafen mit der Webb-Insel am Osteingange, nach der Roux-Insel sowie nach der Lawes-Spitze.

In der China-Strasse gelang es nicht die Heath-Riffe wieder aufzufinden, da in dem Fahrwasser nirgends weniger als 20 Faden gelotet wurden. Nach einem Besuch der Blanchard-Insel ging das Schiff nach der Hayter-Insel, wo an deren Südseite in der Stanley-Bai, unweit der Peninsula-Spitze geankert wurde. Ausser Mitteilungen über Samarai, werden Bemerkungen über Sandbänke, die sich zwischen der Paples- und der Didymus-Insel sowie in der Nähe der Mekinley-Insel befinden, gemacht. Auch bei den Killerton-Inseln wurde eine Untiefe entdeckt. Im Juni hatte sich der „Beagle" im Bramble-Hafen befunden. Im September kreuzte das Schiff in der Torres-Strasse. Die Lage der 1877 vom Kutter „Nereid" in der Flinders-Passage entdeckten Klippe [4]) wurde näher ermittelt [5]). Ferner wurde der Beagle-Felsen in 10° 19' 30" S., 142° 40' 30" E., eine Seem. südwestlich vom Harvey-Felsen entfernt, entdeckt [6]). Bei dem Jervis-Riff, ungefähr $^1/_4$ Seem. östlich vom Minnie-Felsen und 200 yards vom Jervis-Riff entfernt, wurden Riffe aufgefunden [7]). Endlich wurde die Lage des Watson Cay zu 10° 2' 30" S., 142° 27' 30' E. und diejenige des Pinnace-Riffes zu 10° 16$^1/_4$' S., 142° 29$^1/_4$' E. bestimmt [8]).

J. St. C. Bower 1879—80.

Das vom Leutn. J. ST. C. BOWER befehligte britische Kriegsschiff „Danae" nahm im Jahre 1879 Vermessungen an den Küsten der Admiralitäts-Inseln sowie von Neu-Pommern, Neu-Hannover und den Salomo-Inseln vor [9]). An der Südküste der Grossen Admiralitäts-Insel wurde ein Labyrinth von Riffen entdeckt. Ebenso fanden sich Riffe bei dem Eingang zum

---

1) Australia Directory. Vol. II. 3d ed. London 1879. Revised Supplement. London 1887, p. 93, 109—113, 115—116, 118.

2) Correspondence respecting the Natives of the Western Pacific. July 1883. London [C. 3641], p. 61.

3) Augenscheinlich erfolgte hier die von J. W. LINDT erwähnte Züchtigung des Dorfes. (Picturesque New Guinea. London 1887, p. 97).

4) Lage der Klippe Nereid. Nachrichten f. Seefahrer. IX. Berlin 1878, N°. 73.

5) Lage des Nereid-Felsen, innerhalb der Prince of Wales-Gruppe in der Flinders-Passage. Nachrichten f. Seefahrer. XI. 1880, N°. 327 (p. 106) nach Victoria Governm. Gazette. Melbourne 19. Decbr. 1879, auch Berigt aan Zeevarenden. 's Gravenhage 1880, N°. 10/241.

6) Lage einer Klippe (Hastings) bei den Harvey-Klippen. Nachrichten f. Seefahrer. XI. 1880, N°. 328 (p. 107).

7) Lage von Riffen bei dem Jervis-Riff. Ibid. N°. 325 (p. 106).

8) Lage und Beschreibung von Watson's Cay und dem Riff Pinnace. Ibid. N°. 326 (p. 106).

9) Hydrographic Notice. London 1880, N°. 38, hieraus Berigt aan Zeevarenden. 's Gravenhage 1880, N°. 112, 113, 114 (p. 26—27).

St. Andrew-Hafen in der Nähe der Violet-Insel [Ngawui][1]), ferner an der Südwestspitze der St. George-Insel [Low Island]. In der St. Andrew-Strasse gewahrte BOWER zwei Riffe zwischen den Inseln Fedarb [Sèpèsa[und St. Andrew und Untiefen zwichen den Inseln Maitland [Pōm] und St. George [Lo]. Die Stuart-Bank wurde 5 Seemeilen W$^1/_2$N. von den Johnston-Inseln und eine kleine bewachsene Insel 12 Seem. SSE. von St. Patrick [Baluan] entdeckt. Ebenso wurde eine Sandbank 1,1 Seem. von der West-Insel [Ao] und ferner eine im North-[Ungulabú-] Hafen auf Neu-Hannover aufgefunden. Von dem im Osten von Neu-Mecklenburg liegenden Inseln bestimmte BOWER die Mitte der San Francisco-Insel [Mahúr] zu 2° 44′ S., 152° 41′ E. und ermittelte ferner, dass San Joseph [Masahèt] und San Antonio [Mali] 4 Seemeilen näher der NE-Spitze von der Gardenijs-Inseln lagen als auf den Karten angegeben war.

Eine Untersuchung der Conflict-Untiefe, die zwischen der Insel Watom und der Nordküste von Neu-Pommern liegt, ergab eine Länge von ungefähr 150 und eine Breite von 50 yards. Bei Kap Luen wurde ein langes und 3 isolirte Riffe angetroffen. Nachdem noch zwischen Watom und der Ostseite von Kap Luen das 200 yards lange Midway-Riff[2]) aufgefunden worden war, wurde die Fahrt nach den Salomo-Inseln fortgesetzt.

Im Jahre 1880 befehligte BOWER den Kriegsschoner „Conflict". Er suchte zunächst eine Inselgruppe auf, die das britische Kriegsschiff „Cormorant" 1879 unter 10° 46′ S., 151° 38′-151° 54′ E. entdeckt hatte; im Mondenscheine vom Mastkorbe aus konnten nicht weniger als 22 kleine Inseln gezählt werden[3]). BOWER fuhr in E-W. längs des Nordrandes eines Barrierriffes, das anscheinend den südlichen Teil dieses Inselhaufens bildete, die zu Ehren des Schiffes den Namen Conflict-Gruppe erhielt[4]). Der einheimische Name lautet Baga Warina [Bagavarina][5]), nach anderer Angabe Pana Sesa[6]). Anderthalb Seemeilen SzW. von der Imbert-Insel entfernt, wurde ein kreisförmiges Riff von etwa $^3/_4$ Seem. Durchmesser aufgefunden und Conflict-Riff genannt[7]). 23 Seem. E$^1/_4$S. von der Mudge-Insel entfernt, wurde ein Riff beobachtet, das sich von dieser Stelle ab 7 Seem. in östlicher Richtung ausdehnte. Ferner wurde im W. der Laseinie-Inseln Brandung bemerkt und Riffe entdeckt, die sich von den Hardman-Inseln bis zu den Dawson-Inseln erstrecken. Zwischen der Hastings- und der East-Insel zeigte sich ein isolirtes Riff[8]).

Charles Bonaventure du Breil, Marquis **de Rays** 1879—1882.

Im dem „Petit Journal" vom 26. Juli 1877 fand sich die folgende Anzeige: „Colonie libre de Port-Breton. Terres à cinq francs l'hectare. Fortune rapide et assurée sans quitter

1) Vier Kabbellängen NWzW. von dieser Insel entfernt, entdeckte BOWER ein 60 feet hohes Eiland.

2) Siehe [KROKISIUS]. Lage des Conflict-und Midway-Riffes. Ann. der Hydrographie. XIII. 1885, p. 548.

3) Eilandjes ontdekt benoorden de Louisiaden-Archipel. Berigt aan Zeevarenden. 's Gravenhage 1879. N°. 37/985, nach Victoria Government Gazette, 13th June 1879. Dasselbe Schiff hat auch die Torlesse-Inseln in etwa 10° 46′ S., 152° 5′—152° 12′ E. sowie das Protectorate-Riff in etwa 10° 57′ S., 153° 23′ E. entdeckt. Bei dieser Gelegenheit dürfte auch der Cormorant-Kanal aufgefunden worden sein.

4) Australia Directory. Vol. II. 3d ed. 1879. Revised Supplement. London 1887, p. 118.

5) SIR WILLIAM MACGREGOR. Annual Report Brit. New Guinea 1891—1892, p. 2., 1895—96, p. 51.

6) G. RUTHVEN LE HUNTE. Annual Report Brit. New Guinea 1899—1900, p. 5.

7) Lage eines Riffes (Conflict) südwestlich der Insel Imbert. Nachrichten für Seefahrer. XI. 1880, N°. 1157 (p. 376) nach New South Wales Gazette, 3d Septb. 1880.

8) Hydrographic Notice. London 1881, N°. 28, hieraus Reven en eilanden bij den Louisiaden-Archipel. Berigt aan Zeevarenden. 's Gravenhage 1881, N°. 40/1155 (p. 324).

son pays. Pour tous renseignements s'adresser à M. du Breil de Rays, au chateau de Quimark en Barnabec (Finistère)." Wo liegt Port Breton? CHARLES BONAVENTURE DU BREIL, bekannter unter dem usurpirten Titel eines „Marquis" DE RAYS, nannte ein in Barnabec gelegenes Besitztum sein eigen, das aber mit Hypotheken derartig beschwert war, dass kein Stein ihm mehr gehörte. In dem in der Reise von L. A. DE BOUGAINVILLE beschriebenen Port Praslin unweit des St. Georg-Kaps auf Neu-Mecklenburg [1]), den er in Port Breton umtaufte, glaubte DE RAYS ein Mittel gefunden zu haben, seinen Mitmenschen die zur Beseitigung der Schuldenlast erforderlichen Gelder abzunehmen, zugleich aber — wie EMIL STEPHAN mit dem vollsten Recht sagt — „eines der frechsten und frevelhaftesten Schwindelunternehmen aller Zeiten ins Leben zu rufen [2])." Die eingangs wiedergegebene Anzeige hatte nicht den gewünschten Erfolg, wenigstens scheinen die bis Anfang. 1879 von 3000 Personen gezeichneten Beiträge von rund

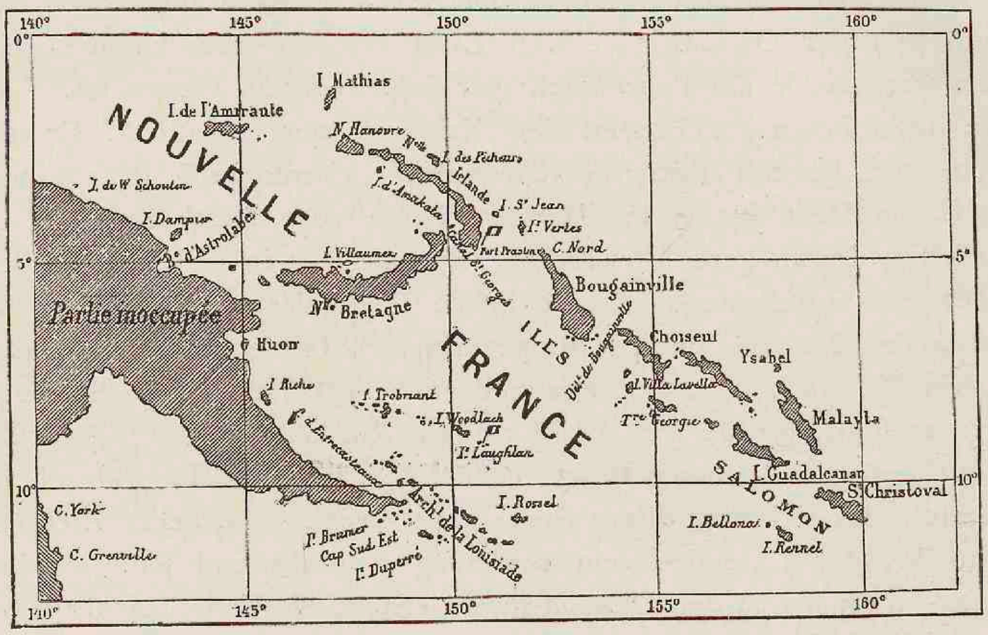


Fig. 29.

frs. 500 000.— den Bedürfnissen nicht genügt zu haben. Die innerpolitischen Zustände Frankreichs sich zunutze machend, begab sich DE RAYS unter den Schutz des Klerus, wie er denn auch in einer am 4. April 1879 zu Marseille abgehaltenen Versammlung ausdrücklich erklärte: „La pensée de notre colonie libre est née d'un sentiment réligieux et politique" [3]). Seit dem 1. Juni 1879 gab er eine zweimonatliche Zeitschrift „La Nouvelle-France" heraus und im Oktober 1880 erschien auf seine Veranlassung unter demselben Titel ein von P. DE GROOTE verfasstes Buch, das den Gläubigen auf das Wärmste empfohlen wurde. Was unter der „Nouvelle-France", für die nunmehr Kolonisten geworben werden sollten, zu verstehen war, zeigt das obenstehende Kärtchen (Fig. 29), das, wie man auf den ersten Blick erkennt,

1) Nova Guinea. I, p. 203.

2) Ein modernes Kolonialabenteuer. (Die Gründung von Port Breton durch Marquis de Rays). Globus. LXXXVIII. 1905, p. 325—331, 349—353.

3) A. BAUDOUIN. L'aventure de Port-Breton et la colonie libre dite Nouvelle-France. Paris [1885], p. 16.

einem veralteten Atlas entnommen war [1]). Das einzige Neue darauf war lediglich der Name.

Erst nach vielem Drängen bequemte sich der „Marquis" dazu die Expedition ins Werk zu setzen, indem er das Segelschiff „Chandernagor" (800 T.) ankaufte. Als es in Hâvre ausgerüstet werden sollte, legte die französische Regierung dem Unternehmen, dem sie von Anfang an nicht traute, Schwierigkeiten auf Grund des Auswanderungsgesetzes in den Weg. Ein Erlass des Minister des Ackerbaues und Handels, P. TISARD, vom 4. Juli 1879 untersagte „aux agences d'émigration autorisées de mon département d'engager d'émigrants à destination de la colonie libre de Port-Breton" [2]). Darauf wurde das Schiff erst nach Antwerpen, und als die belgische Regierung ebenfalls Einspruch erhob, nach Vlissingen gebracht, um von dort aus am 14. September 1879 mit 150 Ansiedern abzusegeln. Als Leiter der Kolonie fungirte PAUL TITIEU DE LA CROIX [3]). Der Kapitän des Schiffes, namens MAC LAUGHLIN, war ein aussergewöhnlich roher Mensch, der sich sogar nicht scheute, Passagiere, die sich über die schlechte Behandlung an Bord beklagten, in grausamer Weise zu misshandeln.

Von Sydney aus wurde die Fahrt zunächst nach den Laughlan-Inseln [Nada] fortgesetzt, wo am 5. Januar 1880 17 Kolonisten gelandet wurden, die Kokosplantagen anlegen wollten [4]). Nachdem noch Lebensmittel schlechtester Qualität, die für 50 Tage reichen sollten, zurückgelassen worden waren, setzte der „Chandernagor" seine Fahrt fort und traf am 17. Januar in der Bai von Liki-Liki, nahe der Südostspitze von Neu-Mecklenburg, ein. Der für die Kolonie in Aussicht genommene Platz bot für kaum 10 Häuser genügenden Raum. Als Hauptsitz der Kolonie war Port Breton ausersehen worden [5]). Nach einem Aufenthalt von 12—13 Tagen, der dazu benutzt worden war die Ansiedler nebst etwas Proviant und einigen Waffen auszuschiffen, verliess dass Schiff während der Nacht heimlich die Reede. Drei oder vier Tage später vernahmen die Zurückgebliebenen, dass der „Chandernagor" in der Bai von Liki-Liki liege [6]). Als die Kolonisten dorthin wanderten und sich an Bord begeben wollten, drohte MAC LAUGHLIN jeden niederzuschiessen, der es wagen würde näher zu kommen. Im April traf der Missionar GEORGE BROWN aus dem Hunter-Hafen (Neu-Lauenburg) ein und nahm die Ansiedler, unter denen sich 44 Kranke befanden, mit, von denen aber 12, trotz sorgfältiger Pflege starben.

Das zweite Schiff, welches DE RAYS ausrüstete, war der Dampfer „Génil" (350 T.), Kapt. GUSTAVE RABARDY, der den Hafen von Barcelona im März 1880 verliess. Das dritte war die „India", Kapt. J. A. LE PREVOST, die mit 340 Passagieren Anfang Juli ebenfalls von Barcelona ausdampfte [7]). Beide Fahrzeuge trafen kurz nacheinander in Port Breton ein, wo mit den

---

1) P. DE GROOTE. La Nouvelle-France. Bruxelles 1880, p. 29.

2) Gazette des Tribunaux. LVIII. Paris 1883, p. 1170.

3) In Nachahmung von DE RAYS erhob er sich selbst in den Adelstand unter dem Namen Baron TITIEU DE LA CROIX DE VILLEBRANCHE.

4) Nachdem die Lebensmittel erschöpft und damit die Ansiedler aller Existenzmittel beraubt waren, schifften sich ihrer vier auf Kanus ein. Nachdem sie die Inseln am 20. März verlassen hatten, trafen sie endlich am 17. April in gänzlich heruntergekommenen Zustande auf der Missionsstation zu Suáu [Stacey-Insel] am Südkap von Neu-Guinea ein, wo sie liebreich verpflegt wurden. Nach ihrer Wiederherstellung gingen sie am 12. Mai nochmals nach den Laughlan-Inseln ab und segelten von dort nach Cooktown, wo sie am 19. Juni anlangten. Während einige sich in Australien niederliessen, kehrte der Rest nach Frankreich zurück. (Gazette des Tribunaux. 1883, p. 1146).

5) Es ist dies die English Cove von PHIL. CARTERET. (s. Nova Guinea I. 1909, p. 194).

6) Über die Lage und Beschaffenheit dieses Ortes siehe Nova Guinea. I. 1909, p. 312.

7) DE RAYS hatte sich auch um Protektion bei der spanischen Regierung bemüht, wie aus einem Aufsatz

Ansiedlern Bretter für den Bau der Häuser, Maschinerien u. s. w. gelandet wurden. Die Versuche aber, in dem völlig ungeeigneten Gebiet eine Kolonie anzulegen, misslangen. Der bereits vor der Ausreise zum Gouverneur ernannte LE PREVOST begab sich Ende November auf dem „Génil" nach Sydney, um Vorräte anzukaufen und Beziehungen mit Australien anzuknüpfen. Als seinen Stellvertreter hatte er LEROY zurückgelassen. Wochenlang wartete man vergebens auf seine Rückkehr. Inzwischen gingen die Lebensmittel auf die Neige, 80 Personen waren bereits dem Klima zum Opfer gefallen und über 100 lagen krank darnieder. Des Harrens endlich müde schifften sich alle auf der „India" nach Numea [Nouméa] auf Neu-Kaledonien ein, wo das Schiff verkauft und der Erlös geteilt wurde [1]). Während LE PREVOST „seiner Gesundheit wegen" in Australien zurückblieb, ging RABARDY auf dem „Génil" wieder nach Port Breton ab, das er aber bei seiner Ankunft verlassen fand [2]).

Das letzte Schiff [3]), welches DE RAYS ausrüstete, war der Dampfer „Nouvelle-Bretagne" (früher „Ingeborg"), Kapt. JULES HENRY, der am 7. April 1881 Barcelona verliess und einschliesslich der Mannschaft 180 Personen mit sich führte. Die Fahrt ging über Aden und Colombo zunächst nach Singapore, wo die Bark „Nettie Merriman", Kapt. BULL, angekauft und in einen „Marquis de Rays" umgetauft wurde. Auf der Weiterfahrt wurde auf der Insel Sangi im Norden von Celebes Wasser eingenommen und nach Erreichen des Stillen Ozeans die Nordküste von Neu-Guinea aufgesucht. Nach einer Landung auf den Arimoa-Inseln ging die Fahrt in östlicher Richtung weiter, und am 10. Juli erfolgte endlich nach Durchlaufen des St. Georg-Kanals die Ankunft vor Port Breton, in welchem noch der „Génil" lag. Das Erste, mit dem G. RABARDY die Ankommenden an Bord begrüsste, war der Ausruf: „Malheureux! qu'êtes vous venus faire ici?" In der Tat von Kolonisiren konnte keine Rede sein und die Angekommenen befanden sich bald in der übelsten Verfassung. Der „Marquis de RAYS", der die Lebensmittel an Bord hatte, traf erst am 12. August ein. Für die Nachsendung von Vorräten war indessen keine Sorge getroffen worden. Im Auftrage der Kolonisten dampfte daher JULES HENRY am 16. September auf der „Nouvelle-Bretagne" nach Manila ab. Während seiner Abwesenheit wurde Port Breton von den Kriegsschiffen „Beagle" (Oktober) und „Conflict" (November) sowie von Vertretern der Handelshäuser in Mioko und Matupi besucht. Am 1. Januar 1882 langte die „Nouvelle-Bretagne" wieder an, aber am 12. folgte das spanische Kriegsschiff „Legaspi", Kapt. VALENTI, um auf Antrag der Gläubiger in Manila Beschlag auf das Schiff zu legen, da DE RAYS Zahlung verweigert hatte. Am 20. dampfte der „Legaspi" mit der „Nouvelle-Bretagne" nach Manila ab, wo HENRY vor Gericht gestellt wurde [4]). Am 16. Mai erfolgte nach 94 tägiger Haft seine Freisprechung. Da er sowie die Mannschaft von allen Mitteln entblösst war, sah er sich gezwungen den Dampfer zu verkaufen.

---

von JAVIER DE SALA hervorgeht. (Informe dado al gobierno con ocasion de una instancia del Señor Marqués de Rays, sollicitando la proteccion de España á la colonia que ha fundado en Nueva Irlanda. Boletin R. Academia de Historia. II. Madrid 1882 p. 44—51).

1) R. PARKINSON. Im Bismarck-Archipel. Leipzig 1887, p. 8—13.

2) Genaue Zeitangaben waren nicht zu ermitteln. Im Januar 1881 zählte die Kolonie noch 334 Köpfe. Als OTTO FINSCH im Februar anlangte, war niemand mehr anwesend. (Briefe aus Neu-Britannien. Zeitschr. Ges. f. Erdkunde. XVI. Berlin 1880, p. 295. — Aus dem Pacific IX. Hamburger Nachrichten. 30. Juni 1881, N°. 153 und 1 Juli, N°. 154.

3) Über die „Barcelona", die am 1. September 1881 den Hafen von Barcelona verliess, wird unten das Nähere mitgeteilt werden.

4) Aus Mitleid nahm VALENTI zugleich 65 Kranke mit.

Als Anfang Februar die 40 in Port Breton Zurückgebliebenen keinerlei Hülfe kommen sahen, wandten sie sich nach Mioko. Als ihr Vertreter ging der Arzt A. BAUDOUIN, dem man die zuverlässigsten Mitteilungen über diese Tragödie verdankt, zugleich mit RABARDY auf dem „Génil" nach Mioko ab, wo nach der Ankunft mit THOMAS FARRELL [1]) ein Vertrag geschlossen wurde. Nach Port Breton zurückgekehrt, erstattete BAUDOUIN Bericht. Der vorher zum Gouverneur ernannte J. CHAMBAUD wurde abgesetzt und an seine Stelle eine fünfgliederige Kommission ernannt. Im Laufe der Woche waren noch 4 Personen gestorben und von 36 übrigbleibenden waren nur noch 3 gesund. THOMAS FARRELL übernahm die gesamten Materialien mit Ausnahme der 6 Hunde, die zurückgelassen wurden. Am 13. dampfte der „Génil" mit dem „Marquis de Rays" im Schlepptau nach Mioko. Am 15. starb RABARDY. Als die Geldkiste, die er tags zuvor in die Wohnung von FARRELL hatte schaffen lassen, geöffnet wurde, fand sich nicht ein Sou darin vor. Am 10. ging der „Génil" mit den Überlebenden in See und erreichte nach manchen Fährlichkeiten am 2. Juni Sydney, wo er für 50000 frs. verkauft wurde. Ausser einer Frau mit 3 Kindern, für die DE RAYS die Passage bezahlt hatte, „avec l'inévitable condition" sich niemals zu beklagen oder Reklamationen zu erheben, war es zunächst nur BAUDOUIN, der die Heimat wieder erreichte. Ihm und dem Pater R. LANNUZEL, der 1880 auf der „India" mit ausgefahren war, ist es zu danken, dass weitere Kreise von den Zuständen in Port Breton unterrichtet wurden. DE RAYS und seine Mitschuldigen wurden, soweit sie erreichbar waren, verhaftet. Gegen den erstgenannten wurde die Anklage erhoben „de s'être depuis moins de trois ans avant le premier acte de poursuites, à Paris et Marseille, au Hâvre et divers autres lieux, en employant de maneuvres frauduleuses pour persuader l'existence d'une fausse entreprise, et pour naître l'espérance d'un succès, fait remettre par de nombreuses personnes des sommes d'argent s'élevant ensemble à environ 5 millions de francs et d'avoir, par ce moyen, escroqué tout ou partie de la fortune d'autrui". Die Angelegenheit gelangte am 13. Juni 1883 vor dem Tribunal correctionnel zur öffentlichen Verhandlung. Der von DE RAYS erhobene Kompetenzeinwand wurde vom Gericht verworfen. Da aber bestimmt wurde, dass sämtliche Angeklagten gemeinschaftlich abgeurteilt werden sollten, so wurde die Sache vertagt [2]). Am 28. November erschienen ausser DE RAYS auf der Anklagebank E. J. M. J. SUMIER, J. J. L. ROUBAUD, ST. AUXCOUSTEAUX, LUCIEN P. DE PUYDT, J. A. LE PREVOST, R. CHAMBAUD, A. J. A. GUILLON, JEAN POULAIN und E. V. PASQUIER. Es waren dies teils seine Helfershelfer, teils hatten sie sich mit Gründungen befasst, die Ableger des Schwindelunternehmens waren [3]). Im Laufe des sich lange hinziehenden Prozesses stellte sich

---

1) THOMAS FARRELL war damals noch Agent für die Handels- und Plantagengesellschaft der Südsee und machte sich erst 1883 selbständig, indem er die Ralum-Anpflanzung gründete. Die ersten Anlagen wurden von R. PARKINSON gemacht, 1884 übertrug er seine Rechte an die Western Pacific and Trading Company. Lim., die 80 Aktien zu 500 £. ausgab. Nach seinem 1888 erfolgten Tode ging die Bezitzung in die Hände der Frau FORSAYTH, späteren Frau KOLBE, aber bekannter unter dem Namen QUEEN EMMA, über. FARRELL war eine höchst zweifelhafte Persönlichkeit. (O. FINSCH. Über Naturprodukte der westlichen Südsee. Deutsche Kolonialzeitg. IV. Berlin 1887, p. 547. — G. TRUPPEL. Die Aussichten im Bismarck-Archipel. Ibid. V. 1888, p. 287. — HEINRICH SCHNEE. Bilder aus der Südsee. Berlin 1904, p. 49).

2) Gazette des Tribunaux. LVIII. Paris 1883, N°. 17445, 17446 (13. et 14. Juin).

3) 1. Société des Sucreries, Distilleurs et exploitation agricole, gegründet am 26. Oktober 1879 von EMILE VICTOR PASQUIER. Kapital frs. 200 000 à 2000 Aktien. Die Sache ging so gut, dass am 27. Dezember eine zweite Gesellschaft unter demselben Titel, aber „deuxième canton", ins Leben gerufen werden konnte. Am 21. Juni 1880 wurde noch eine gleiche als „troizième canton" gegründet. — 2. Société des Fermiers généraux de la Nouvelle-France. Gründer waren JEAN POULAIN in Gemeinschaft mit FAVEREAU und DE HILERIN. Ersterer begab sich mit dem gesamten Baar-

heraus, dass DE RAYS im ganzen gegen 800 Menschen zur Auswanderung veranlasst [1]) und sich dadurch Geldbeträge in der Höhe von 9 Millionen Francs, von denen 2 Millionen in seine Tasche geflossen waren, zu verschaffen gewusst hatte.

Am 2. Januar 1884 wurde das Urteil verkündet. Es lautete für DE RAYS auf 4 Jahre, für SUMIER auf 2 Jahre, für DE PUYDT auf 6 Monate, für AUXCOUSTEAUX auf 8 Monate, für CHAMBAUD auf 1 Jahr und für POULAIN auf 5 Jahre Gefängnis. Sämtliche Angeklagten wurden zur gemeinschaftlichen Tragung der Kosten und jedem ausserdem noch eine Geldstrafe von frs. 3000.— auferlegt [2]). DE RAYS sollte die Gefäniszelle lebend nicht mehr verlassen, da er vor Ablauf seiner Strafzeit starb [3]).

Indisch Aardrijkskundig Genootschap zu Samarang 1880.

Am 23. April 1879 erschien im Samarangsche Courant ein von A. J. TEN BRINK unterzeichneter Aufruf behufs Gründung eines Indisch Aardrijkskundig Genootschap [4]), der zur Bildung eines vorläufigen Komitees führte. Ein von diesem erlassenes Rundschreiben bewirkte das Zustandekommen der gedachten Gesellschaft am 23. Juni 1879 [5]). Auf der am 17. März 1880 abgehaltenen Sitzung wurde der Plan einer nach Neu-Guinea auszusendenden Expedition zur Sprache gebracht, nachdem A. J. TEN BRINK als Einleitung einen Vortrag über die jüngsten Entdeckungen auf dieser Insel gehalten hatte [6]). Unter dem 17. April wurde hierauf an den Generalgouverneur das Gesuch gerichtet, einige vorbereitende Expeditionen auszusenden und zwar 1. zur Untersuchung des Gebietes zwischen den Buchten von Sekar und Kapaúr, 2. zur Untersuchung der Arguni-Bai im Hinblick auf eine möglicherweise zwischen dieser und dem Mac Cluer-Golf bestehenden Verbindung und 3. zur Untersuchung des Gebietes zwischen der Etna- und der Geelvink-Bai. Als Endzweck aber wurde eine Expedition nach dem Charles Louis-Gebirge hingestellt. In der unter dem 27. Mai 1880 erteilten Antwort wünschte die Indische Regierung derartige wissenschaftliche Expeditionen der Initiative der Gesellschaft zu überlassen, wobei sie sich eventuell bereit erklärte, derartigen Unternehmungen jegliche Förderung angedeihen zu lassen.

Nachdem die Gesellschaft im Jahre 1881 noch eine zweite Lieferung ihrer Zeitschrift herausgegeben hatte, gab sie überhaupt kein weiteres Lebenszeichen mehr von sich.

---

vermögen im Betrage von frs. 548 516.97 auf die Flucht. — 3. Société franco-océanienne de Commerce et de Navigation, gegründet von ST. AUXCOUSTEAUX mit einem Kapital von frs. 3 000 000.—. In dem Prospektus war behauptet worden, dass die Gesellschaft die Konzession von 2000 ha. Land „dans une des baies de l'île de la Nouvelle-France, la baie Spacieuse ou la baie Blanche, situées presque en face du Port-Breton" erworben habe. — 4) Société franco-océanienne des Mines de la Nouvelle-France. Sie wurde ebenfalls von AUXCOUSTEAUX gegründet, doch flossen ihm nur frs. 25 000.—. zu, da bereits ungünstige Nachrichten eingelaufen waren, als die Aktien an den Markt gebracht wurden.

1) Von diesen ist zu wirklichem Wohlstand nur O. MOUTON gelangt, der ausser LEMÈLE der einzige sein dürfte, der noch von diesem Unternehmen im Bismarck-Archipel lebt.

2) Gazette des Tribunaux. LIX. Paris 1884, p. 6.

3) Ausser den bereits erwähnten Schriften, beschäftigen sich die folgenden mit dem DE RAYSschen Unternehmen: Colonisation in the South Sea. Proceed. R. Geogr. Soc. N. S. II. London 1880, p. 369., III. 1881, p. 47. — Die Kolonisation von Neu-Irland. Das Ausland. LIV. 1881, p. 26., LVII. 1884, p. 512—513. — OTTO FINSCH. Die „Colonie libre de Port Breton". Hamburger Nachrichten, 25. Novbr. 1880, N°. 281. — OTTO FINSCH. Samoafahrten. Leipzig 1888, p. 21, 33, 137, 200. — E. VAN DER LAAT. La colonie libre de Port-Breton. Revue catholique de Louvain. 1880. — P. DE VALAMONT. La vérité sur la colonie de Port-Breton et sur le Marquis de Rays. Nimes 1889. — ALPHONSE DAUDET. Port-Tarascon. Paris 1889. — LUCIEN DE PUYDT. Colonie libre de la Nouvelle-France. L'Exploration. X. 1. Paris 1880, p. 543.

4) Tijdschrift van het Indisch Aardrijksk. Genootsch. Samarang [1880], p. 38—41.

5) L. c. pag. 41—48.

6) De laatste ontdekkingen in Nieuw-Guinea. l. c. pag. 1—26.

C. Pennefather 1880.

Der queensländische Regierungsschoner „Pearl", Kapt. C. PENNEFATHER, trat am 28. Juni 1880, von der Thursday-Insel aus eine Fahrt an, die für die Wiederauffindung der von den holländischen Seefahrern im 17. Jahrhundert entdeckten Flussmündungen auf dem australischen Kontinent von Bedeutung ist [1]). An dieser Stelle verdient dagegen die Entdeckung einer gefährlichen Untiefe in 9° 32′ S., 142° 37½′ E., 0,7 Seem. in ostwestlicher Richtung lang und 182 m. breit, Erwähnung [2]). Es ergibt sich aus dem Bericht, dass das Schiff im Anfang des Jahres eine Reise nach dem nördlichen Teile der Torres-Strasse und vielleicht nach Neu-Guinea selbst gemacht hat.

James Chalmers und Thomas Beswick 1880.

In der ersten Hälfte des Januar 1880 verliessen J. CHALMERS und T. BESWICK Port Moresby und segelten über Kerepunu nach Hulá, das am 15. wieder verlassen wurde. Nach einem Besuch der Inseln Suáu und Wari trafen sie auf Samarai ein, wo eine Zusammenkunft mit den in der Umgebung der China-Strasse stationirten Missionsgehülfen stattfand. Hierauf fuhren sie nochmals nach Suáu, das am 30. verlassen wurde, um nachmittags in dem Dudfield-Hafen [Boruada] vor Anker zu gehen. Das nächste Ziel, Aroma, konnte widriger Winde halber erst am 4. Februar erreicht werden. Am 8. langte das Schiff vor Kerepunu, am 10. vor Hulá und am 13., nach einem Besuch von Kalo, in Port Moresby an.

Kurze Zeit darauf verliess BESWICK abermals Port Moresby, um einige landeinwärts, NW. von Hulá gelegene Landschaften zu besuchen. Zunächst gelangte er nach Palawái, das einige 10 miles von Hulá entfernt und 4 Dörfer mit 180 Häusern und mindestens 1700 Seelen besass. Der Marsch dorthin hatte seinen Ausgangspunkt von der Pairi-Spitze, dem Ostkap der Beagle-Bai [Palawái]. Wie BESWICK noch mitteilt, befindet sich einige 10 miles von Palawái entfernt die Landschaft Rume.

Am Morgen des 23. verliess BESWICK Hulá, um nach Kalo zu segeln. Von hier aus gelangte er an die Mündung des Kemp Welch-Flusses [Wanigela], der stromaufwärts befahren wurde. Am Morgen des 25. langte er bei dem ersten Dorfe an, das Tarowa hiess und am rechten Ufer, 14 miles von der Mündung, entfernt lag. Nachmittags wurde das zweite Dorf erreicht. Am 26. nachmittags traf BESWICK wieder in Hulá ein [3]).

James Chalmers, H. Naville Chester, Thomas Beswick und O'Connell 1880.

JAMES CHALMERS hatte den kühnen Plan gefasst, das bisher noch unberührte Owen Stanley-Gebirge zu besuchen, und glaubte dieses Ziel erreichen zu können, indem er dem Laufe des Goldie-Flusses stromaufwärts folgte. Am 7. Juni 1880 trat er den Marsch zunächst zu Pferd in Gemeinschaft mit H. N. CHESTER, TH. BESWICK und O'CONNELL von Port

1) A. J. BOYD. Narrative of Capt. G. [sic!] Pennefather's Exploration of the Coen, Archer, and Batavia rivers, and of the Islands on the Western Coast of the Gulf of Carpentaria in 1880. Proceed. and Transact. R. Geogr. Soc. Australasia. Queensl. Br. XI. 1895—96. Brisbane 1896 p. 46—61. — C. PENNEFATHER. Explorations in the Gulf of Carpentaria. Brisbane 1882.

2) Lage einer Untiefe in der Torres-Strasse. Nachrichten für Seefahrer. XI. 1880, N° 754 (p. 242) nach Notice to Mariners. Brisbane 1880, N°. 12.

3) New Guinea—Hood Bay and District. Chronicle London Missionary Society 1880, p. 192—195.

Moresby aus an [1]). Nach Überschreitung des Laloki wurde das auf einem 360 feet hohen Berge gelegene Dorf Maumiri [Moumeri], von dem aus man den Goldie-Fluss überblickt, und wo die Pferde zurückgesandt wurden, erreicht. Am 9. ging es unter steilem Anstieg nach dem 11 miles entfernt liegenden Keninumu, von dem aus am folgenden Tage das 3 miles entfernte Munikahila besucht wurde. Am 11. setzten die Reisenden den Marsch nach dem Dorfe Wakinumu [Vakinumu] [2]) fort, das sie am 13. wieder verliessen. Nachdem gegen 10 miles zurückgelegt worden waren, wurde an einem Bach, der sich in den Goldie-Fluss ergiesst, gelagert. Am nächsten Tage erreichte man nach einstündiger Wanderung das aus 11 Häusern bestehende Dorf Kuakagari [3]) und stieg darauf zum Goldie-Fluss ab, der durchschritten wurde. Am 16. [4]) wurde der Fluss auf dem Weitermarsch nochmals gekreuzt, worauf ein schwieriger Anstieg auf einen 2500 feet hohen Berg, der zugleich eine Blutigel- und Milbenplage mit sich brachte, erfolgte. Hier gelangte man zur Überzeugung, dass eine Besteigung des Owen Stanley-Gebirges, das nach der mitgenommenen Karte nur 20 miles entfernt liegen sollte, nicht angängig sei und beschloss nunmehr das Quellgebiet des Kemp Welch-Flusses aufzusuchen, um schliesslich an seiner Mündung bei Kalo die Küste wieder zu erreichen.

Am 19. trafen die Reisenden wieder in Wakinumu ein und erreichten am 21. Sogeri, wo sie CARL HUNSTEIN antrafen. Auch der von CHALMERS 1879 eingesetzte Missionsgehülfe war noch anwesend. Erst am 28. wurde der Marsch fortgesetzt, an welchem Tage man in dem Dorfe Faweri [5]) anlangte. Das ESE., 15 miles davon entfernt liegende Maiari wurde am nächsten Tage erreicht. Am 1. Juli erreichten die Reisenden auf dem Weitermarsch den Kemp Welch-Fluss, den sie überschritten ihn und bezogen dann in dem aus 47 Häusern bestehenden Dorf Iowi Quartier. Am 3. wurde der Marsch nach der Küste angetreten und auf ihm in 1400 feet Höhe das Dorf Keremu besucht, das nicht weniger als 78 Häuser zählte. Als man am 7. im Laufe des Tages das Ufer des Flusses wieder erreichte, wurde ein Floss gebaut, das aber nach kurzer Fahrt zertrümmerte. Am 9. wurde Saroa und am folgenden Tage Kalo erreicht. Fünf Tage später traf die Reisegesellschaft wieder in Port Moresby ein.

James Chalmers 1880.

Als JAMES CHALMERS und THOMAS BESWICK am 31. Juli 1880 auf der Fahrt von Port Moresby nach Bura begriffen waren, ging ihnen die Nachricht zu, dass in Aroma ein Angriff auf ein chinesisches Fahrzeug verübt worden sei [6]). Um das Leben der dort stationirten Missionsgehülfen besorgt, liessen sie sofort ihr Schiff wenden. Bei ihrer Ankunft bemerkten sie, dass diesen kein Leid zugefügt worden war, so dass sie ihre Reise fortsetzen, aber infolge dieses Zwischenfalles Bura erst am 10. August erreichen konnten. Am 11. segelten sie nach der Redscar-Bai weiter und liefen in die Galley Reach, von CHALMERS Manu-Manu-Bai

---

1) H. N. C[HESTER]. Extract of Diary [7. VI—15. VII. 1880]. Ann. Report on British New Guinea 1897—98. Brisbane 1898, p. 7—9. — JAMES CHALMERS. Pioneering in New Guinea. London 1887, p. 147—155.

2) Waiakinumu bei CHESTER. CHALMERS schreibt einmal Vakinumu, ein anderes Mal Uakenumu.

3) Keuakagari bei CHALMERS.

4) Die Datumangaben von CHESTER und CHALMERS stimmen nicht immer überein. Ich habe mich an diejenigen des erstgenannten, welche mehr Vertrauen verdienen, gehalten.

5) Faveli bei CHESTER, Favere bei CHALMERS.

6) Es waren 7 Chinesen, die ihr Leben lassen mussten „by their own imprudant and irritating conduct". (Further Correspondence respecting New Guinea. Aug. 1889. London 1890, p. 158).

genannt, ein, um in dem 300 Seelen zählenden Dorf Manu-Manu zu übernachten. Am 12. wurde wieder ausgelaufen und nach dem Passiren der Kikini- [Kekeni-] oder Skittle-Felsen in die Mündung des Aroa, an der das Dorf Tau-Tau [Toutou] liegt, eingelaufen. Die Missionare setzten die Fahrt stromaufwärts fort, um in die Landschaft Kabadi zu gelangen. Sie fanden hier in dem grössten Dorf Kiwio [Keveo] freundliche Aufnahme. Nach einem Besuch von Ukau Kana, wurde am 19. der Marsch ins Innere angetreten und, nach dem Durchschreiten einer Ebene, bei Kokau Badina gelagert. Am 20. wurde der Ake Wailui überschritten, der an dem Owen Stanley-Gebirge entspringt und unterhalb Kabadi in den Aroa mündet. Bald darauf wurde ein Nebenfluss, der Mai Kona, und 9 km. weiter ein zweiter, der Mai Bina, durchschritten, worauf die Ankunft in dem verfallenen und verlassenen Dorfe Rewa-Rewa [Revareva] erfolgte. Drei km. jenseits führte der Pfad durch den Enona, ebenfalls einen Nebenfluss des Ake Wailui, ferner durch den Ort Ware Menana [Varemenana], um alsdann in dem elenden Dorfe Iduna anzulangen, wo über Nacht geblieben wurde. Am nächsten Tage erfolgte der Rückmarsch [1]).

Im Oktober 1880 unternahm CHALMERS eine Fahrt nach der in der Gegend des Kap Suckling gelegenen Landschaft Nara. Er landete in einer kleinen, wenige miles östlich von diesem Vorgebirge gelegenen Bucht und ging zu Fuss nach dem 15 km. landeinwärts gelegenen Dorfe Tobokau. Abends gelangte er nach Kabadi, wo übernachtet wurde [2]).

Am 28. Oktober verliess CHALMERS das nördlich vom Round Head gelegene Dorf Kapa-Kapa, um einige Ortschaften der Landschaft Tarowa zu besuchen. Zunächst wurde das 9 km. von der Küste entfernt liegende Bonotupu mit 700 Einwohnern erreicht, 2 km. weiter Kanotage mit 500 Seelen, 3 km. weiter Kidobada mit 500 und weitere 3 km. Rabiamaka mit 800 Seelen. Nördlich von Bonotupu befand sich 2 km. entfernt Papaga mit 400 Einwohnern und ungefähr 5 km. weiter landeinwärts das 200 Seelen zählende und etwa 1000 feet ü. d. M. liegende Gerise, in welchem CHALMERS schliesslich anlangte. Am 29. wurde das 9 km. hinter Kaile liegende Dorf Wai Puri [Veipuri] und darauf das am Wai Lala liegende gleichnamige Dorf aufgesucht. Hier wurde das Schiff wieder bestiegen und nach einem Besuch des unfernen Tupusulei nach Port Moresby zurückgekehrt.

Bald darauf wurde eine Fahrt nach Lea-Lea, wenige miles vom Redscar Head gelegen, angetreten. Am 10. November fuhr CHALMERS in einem Boot weiter nach Kiwani [Kevani], um am folgenden Tage in den Laloki, den er für den Brown-Fluss ansah und bis nach dem Dorfe Daura [Doura] zu gelangen. Nachdem am 12. noch die weiter stromaufwärts liegenden Ortschaften besucht worden waren, kehrte er nach Kiwani zurück [3]).

Am 19. brach er nach Tabunari auf und begab sich von dort nach dem in westlicher

---

1) JAMES CHALMERS und W. WYATT GILL. Neu-Guinea. Reisen und Missionsthätigkeit. Leipzig 1886, p. 128—138. — New Guinea. The Kabati District. Chronicle London Missionary Society. 1881, p. 56—60.

2) L. c. pag. 139—160.

3) JAMES CHALMERS und W. WYATT GILL. Neu-Guinea. Reisen und Missionsthätigkeit. Leipzig 1886 p. 145—147. An anderer Stelle (Pioneering in New Guinea. 1887, p. 91) erzählt JAMES CHALMERS, dass er gegen Ende 1880 nach Motu-Motu gelangt sei, um den Edith-Fluss stromaufwärts bis Daura zu befahren und von dort aus bis zu den Ausläufern des Owen Stanley-Gebirges vorzudringen. Bei seiner Ankunft habe ihm jedoch der Häuptling mitgeteilt, dass die Koitabu-Leute von der Landschaft Loku Rukuma an der Redscar-Bai nach Daura aufgebrochen seien, um den Tod einiger ihrer Stammesgenossen zu rächen, weshalb CHALMERS von dem Besuch absehen musste. Der obige Bericht ist mit dem hier mitgeteilten nicht in Einklang zu bringen.

Richtung 110 m. ü. d. M. liegenden Fasili, das 40 Häuser zählte. Von hier ging es alsdann nach Tupuselei zurück. Alsdann wurde Bura aufgesucht, das einen Tag später wieder verlassen wurde. Längs der Küste weiterfahrend, gelangte CHALMERS noch bis zum Kap Suckling, wo er am Strande übernachtete. Darauf wurde Namoa und das weiter nördlich liegende Delena erreicht. Am 27. erfolgte die Ankunft in Maiwa, worauf zwei Tage später nach Kiwori [Kevori] hinter Kap Possession marschirt wurde. Am Abend fand ein wellenförmiges Erdbeben statt. Am 30. November segelte CHALMERS nach der Yule-Insel, gelangte am 1. Dezember nochmals nach Namoa und traf am nächsten Tage wieder in Bura ein [1]).

Thomas de Hoghton und George Brown 1880.

Im Jahre 1880 setzte GEORGE BROWN von der auf der Landenge zwischen dem Hunter- und dem Makadau- [Ferguson-] Hafen gelegenen Missionsstation aus seine Forschungsreisen fort. In einer Dampfbarkasse gelangte er zunächst nach Kurumait an der Westküste von Neu-Mecklenburg und sammelte hier Gesteine, in denen er die einzigen Vertreter der weissen Schreibkreide im Stillen Ozean vermutete [2]). Am 23. Juni wurde die Insel zum zweitenmale durchquert (s. oben p. 218), indem er von Kurumait, an der Labúr-Bai, aus nach dem an der Nordostküste liegenden Bo über verhältnismässig niedriges Land marschirte. Am folgenden Morgen wurde längs eines anderen Weges nach dem Ausgangspunkt zurückgekehrt [3]).

Wenige Monate später hatte BROWN Gelegenheit an einer Fahrt des unter dem Befehl von Leutn. THOMAS DE HOGHTON stehenden „Beagle" teilzunehmen [4]). Am 25. Oktober lief der Schoner aus dem Makadau-Hafen aus [5]) und ging während der Nacht an der Küste von Neu-Mecklenburg unweit des Kap Rossel vor Anker. Am nächsten Tage wurde Kuras und darauf das Kap Givry [Schluss-Spitze] erreicht. Südlich von ihm traf man das grosse Dorf Masalam, und ebenso lag unmittelbar an der Nordseite dieses Vorgebirges ein grosses Dorf. Zehn Seemeilen nordwestlich davon wurde abermals ein solches bemerkt. Zuweilen kamen nicht weniger als 40—50 Kanus längsseits des Schiffes. Nachdem am 27. Oktober bei der Seelhorst-Huk gelandet worden war, gelangte der Schoner am folgenden Tage bis in die Nähe der in 2° 54′ S., 151° 8′ E. liegenden Angriffs- [Attack-] Insel. Von hier aus segelte das Schiff nach

---

1) JAMES CHALMERS und W. WYATT GILL. l. c. pag. 149—158.

2) BROWN hatte bereits im Jahre 1876 Exemplare von den aus „Kreide" geschnittenen Figuren nach Sydney gebracht. A. LIVERSIDGE hatte das Gestein untersucht und zur weissen Schreibkreide gezählt, trotzdem sich aus den Bestimmungen der Foraminiferen durch H. B. BRADY ergab, dass diese zum grössten Teile rezenten Tiefseeformen entsprachen. (ARCHIBALD LIVERSIDGE. On the occurrence of Chalk in the New Britain Group. Journ. and Proceed. R. Soc. of New South Wales. XI. 1877. Sydney 1878, p. 85—91. — A. LIVERSIDGE. Rocks from New Britain and New Ireland. Journ. and Proceed. R. Soc. of N. S. Wales. XVI. Sydney 1882, p. 47—51. — A. LIVERSIDGE. The Minerals of New South Wales. London 1888, p. 264—270. — H. B. BRADY. Supplementary Note on the Foraminifera of the Chalk (?) in the New Britain Group. Geolog. Magazine. (2) IV. 1877, p. 529). Das Gestein entspricht den weissen, kreideartigen Mergeln des Indischen Archipels und gehört dem Neogen an.

3) GEORGE BROWN. A Journey along the Coasts of New Ireland and Neighbouring Islands. Proceed. R. Geogr. Soc. N. S. III. London 1881 p. 213—215.

4) GEORGE BROWN. Excursion to Sandwich Island, Portland Islands and New Hannover. Ibid., p. 216—220. — THOMAS DE HOGHTON. Hydrographic Notice. London 1881, N°. 8, hieraus: Zusätze zu der Beschreibung von Neu-Irland und Neu-Hannover. Annalen d. Hydrographie. IX. 1881, p. 290—391.

5) Bei dem Einlaufen war das Schiff auf eine unbekannte Klippe gestossen. (Berigt aan Zeevarenden. 's Gravenhage 1882, N°. 1/29, p. 8 nach Victoria Government Gazette. Melbourne, 1881, N°. 114).

der Sandwich-Insel und wurde etwa 2 Seemeilen südwestlich von der Ostspitze, Brown-Spitze [1]) oder Osthuk genannt, in einer kleinen Bai, der DE HOGHTON den Namen Deep-Bai gab, gelandet. Beim Näherkommen der Boote verschwanden die Eingeborenen, die denjenigen von Neu-Mecklenburg glichen. Auf der Weiterfahrt gelangte man an der Südwestspitze vorbei, die den Namen Beagle-Spitze erhielt, nach einem kleinen, Redland-Insel genannten Eiland [2]), auf der ein verlassenes Dorf vorgefunden wurde. Die nördlich davon liegende kleine Koralleninsel erhielt den Namen Archway- [Bogengang-] Insel. Hierauf wurde nach den Duke of Portland- [Tingwon-] Inseln, 2° 32′ S., 149° 45′ E. [3]), Kurs genommen, die am 1. November erreicht wurden. Entgegen früherer Annahme konnte ein die Gruppe umschliessendes Riff nicht bemerkt werden [4]). An der Ostseite der Nordostinsel, also Tingwon, die ein schmales Küstenriff besitzt, konnte gelandet werden, es war dies der erste Besuch eines Weissen. BROWN fand sehr reinliche Dörfer mit gut gebauten Hütten und in ihrer Nähe Taroanpflanzungen. Die freundlichen Eingeborenen gehörten derselben Rasse wie die Neu-Mecklenburger an. Am 2. gelangte der „Beagle" nach Neu-Hannover und suchte hier den durch die „Blanche" und die „Gazelle" bekannt gewordenen Nord- [Ungulabú-] Hafen auf. Beim Einlaufen wurde der Schoner von Kanus umschwärmt. Die in der Umgebung liegenden Inseln fasste DE HOGHTON unter dem Namen Nord-Inseln zusammen.

Friedrich Rohlfs 1880.

Der Schoner „Franziska", Kapt. FRIEDRICH ROHLFS, besuchte im Jahre 1880 die im Nordosten von Neu-Mecklenburg gelegene, dicht bewaldete Gardenijs-Insel [Lihir]. Als den einzig sicheren Hafen fand er an der Nordostseite eine Bucht, die den Namen Louise-Hafen erhielt und die gegen alle Winde, mit Ausnahme der aus NE. und E. wehenden, geschützt war [5]). Ferner entdeckte ROHLFS die 1781 von MAURELLE übersehene, kleine niedrige Insel Sanámbir, der er den Namen Sant Bruno gab. Die Lage der San Francisco-Insel [Mahúr], die sich zu einem Plateau von etwas über 200 m. erhebt und dicht bewaldet ist, bestimmte er zu 2° 44′ S., 152° 41′ E. Endlich liegen nach seinen Beobachtungen die Inseln San Joseph [Masahèt] und San Antonio [Mali] 4 Seem. näher dem Nordostende von Gardenijs als die Karten angaben [6]).

Kapt. **Forman** 1880.

Kapt. FORMAN lag mit seinem Kutter „Annie Brooks" bei der Stanton-Insel [Bagaman], unweit Mewstone dem Tripangfang ob. Nachdem er eine Ladung von 8 Tonnen beisammengebracht hatte, beabsichtigte er damit nach Cooktown zu segeln. Unglücklicherweise hatte er die ihm beim Fange behülflich gewesenen Eingeborenen von diesem Vorhaben in Kenntnis gesetzt. Am Mittage des 5. November wurde FORMAN samt seiner Mannschaft ermordet [7]).

1) Ursprünglich George Brown Point genannt. Die unmittelbar im Westen von ihr befindliche Bucht erhielt den Namen Patchy-Bai.

2) Mait der Eingeborenen. (Deutsches Kolonialblatt. XXI. 1910, p. 141).

3) Das Dorf auf der Hauptinsel Tingwon liegt unter 2° 35′ 40″ S., 149° 43′ 48″ E.

4) Nach der deutschen Admiralitätskarte, N°. 413. Berlin 1909, ist dieses Riff doch verhanden.

5) Louise-Hafen, Gerrit Denys-I. Neu-Britannien. Annalen der Hydrographie. IX. Berlin 1881, p. 110.

6) Hydrographic Notice. London 1880, N°. 38, hieraus Ann. der Hydrogr. IX. 1881, p. 391.

7) THEODORE F. BEVAN. Toil, Travel and Discovery in British New Guinea. London 1890, p. 115—117. — Further Correspondence respecting New Guinea. Aug. 1889. London 1890, p. 158.

Ah Gim 1880.

Der Chinese AH GIM [AH KIM] betrieb im September 1880 den Tripangfang mit seinem Schiffe „Prospector" in der Nähe der Leocadie-Inseln. Nachdem er einige Tonnen beisammen hatte, beabsichtigte er damit nach Cooktown zu fahren und brachte die letzte Nacht auf einer Sandbank zu. Als er am nächsten Morgen nach seinem Kutter zurückkehrte, fand er ihn geplündert und die gesamte Mannschaft ermordet. Sofort begaf er sich nach Suáu, um Hülfe zu holen, die ihm vom Häuptling der Insel zuteil wurde, worauf die beiden schuldigen Dörfer Elorlor und Deirina eingeäschert wurden [1]).

Mulholland 1880.

In demselben Jahre wurde eine unter Leitung von MULHOLLAND stehende Gesellschaft, die an der Cloudy-Bucht landete, im ganzen 7 Personen, von den Eingeborenen, „probably to some extent", niedergemacht [2]).

Bark **„Courier"** 1880.

Im Jahre 1879 wurde in Dunedin (Neu-Seeland) eine Expedition nach Neu-Guinea ausgerüstet, die sich auf der Bark „Courier" nach der Astrolabe-Bai begab, dort einige Wochen blieb und Ende 1880 wieder heimkehrte. Trotzdem von irgendwelchen Erfolgen nichts vernommen wurde, hielt einer der Teilnehmer, R. MILLS, doch die Angelegenheit für aussichtsvoll genug, um eine Kompanie mit einem auf 100 Aktien verteilten Kapital von £ 20 000.— zu gründen. Er beabsichtigte etwa 2000 Menschen dort anzusiedeln und gedachte im August 1881 die Fahrt anzutreten. N. VON MIKLUCHO MACLAY, der die Astrolabe-Bai für sich gepachtet wähnte, erliess im April desselben Jahres einen Protest, der um so zweckloser war, als das Unternehmen gar nicht zustande kam [3]).

Als H. H. ROMILLY am 11. Juli 1881 in der Astrolabe-Bai eintraf, konnte er feststellen, dass ein Landverkauf nicht stattgefunden habe, mit Recht bezweifelte er, dass der „Courier" überhaupt in dieser Bucht gewesen war [4]).

Franz Hernsheim 1880.

Im Jahre 1880 gelangte FRANZ HERNSHEIM, von den Karolinen kommend, nach der Insel Matupi in der Blanche-Bai, um die dort errichtete Faktorei seiner Firma aufzusuchen [5]). Man erfährt, dass er auch die gegenüberliegende Küste von Neu-Mecklenburg sowie die Wesleyanische Mission auf Neu-Lauenburg besucht hat, doch unterlässt er es, genauere Angaben zu machen. Der Kapitän seines Schiffes stattete dem Krater Kaije einen Besuch ab.

---

1) THEODORE F. BEVAN. Toil, Travel, and Discovery in British New Guinea. London 1890, p. 77. — Further Correspondence respecting New Guinea. Aug. 1889. London 1890, p. 158. — Im März 1891 wurde AH GIM nochmals und zwar auf der Normanby-Insel überfallen und starb an den erhaltenen Wunden. (Annual Report Brit. New Guinea 1890—91, p. 63., 1891—92, p. 7).

2) Further Correspondence respecting New-Guinea. Aug. 1889. London 1890, p. 158.

3) Further Correspondence respecting New Guinea... London May 1883. [C. 3617], p. 115—117, siehe auch Nature. XIX. 1878—79 London, p. 491.

4) Letters from the Western Pacific and Mashonaland. London 1893, p. 169.

5) Südsee-Erinnerungen (1875—1880). Berlin [1883], p. 97—109.

J. Miller 1880.

Der Dampfer „Bowen", Kapt. J. MILLER, stiess, nachdem er die Dampier-Strasse von Norden kommend durchlaufen hatte, auf ein in 6° 3′ 30″ S., 148° 37.3′ E. [1]) liegendes Riff, das den Namen Bowen-Bank erhielt [2]).

J. Tait Scott 1880.

J. TAIT SCOTT traf im September 1880 auf der Thursday-Insel ein und übernahm die Leitung der Mission auf der Darnley-Insel [Èrub] [3]). Noch vor Ablauf von 2 Jahren verliess er jedoch das Arbeitsfeld nach dem Tode seines Sohnes [4]).

J. van Oldenborgh 1880.

Da es dem „Havik" im Jahre 1879 nicht geglückt war das vorgeschriebene Ziel zu erreichen, wurde der dem Kontrolleur J. VAN OLDENBORH erteilte Auftrag 1880 wiederholt [5]). Er schiffte sich in Ternate am 17. Mai auf dem Kriegsschiff „Bromo", Kapt. Leutn. K. W. E. VON LESCHEN, ein [6]) und begab sich über Waigama und Lilinta auf Misol nach dem Mac Cluer-Golf, wo der Dampfer während des 22. und 23. zwischen Rumbati und Patipi vor Anker lag. Wie VAN OLDENBORGH hier erfuhr, war das Dorf Ati-Ati nach der Insel Èga verlegt worden. Als der „Bromo" darauf am 24. vor dem Kampong Baru [7]) an der Bai von Kapaúr erschien, fand er hier 15 makassarische und ceramsche Prauen sowie eine der Firma J. G. WEYERGANG & ZOON in Makassar gehörende Brigg vor. Nach einem vom 25.—29. währenden Abstecher nach der Insel Gisser [Gèsir], um Kohlen einzunehmen, wurde Kurs nach der Prinses Marianne-Strasse gesetzt. Als VAN OLDENBORGH am 5. Juni an derselben Stelle landete, wie am 13. Oktober der verflossenen Jahres, zeigte es sich, dass das damals angebrachte Wappen verschwunden war, weshalb ein neues an seine Stelle gesetzt werden musste. Eine Fortsetzung der Fahrt verbot der Mangel an Kohlen. Längs der Südwestküste aufwärts dampfend versuchte er am 6. das 1771 von JAMES COOK besuchte und unter 6° 15′ S. liegende Dorf [8]) aufzuspüren, doch blieb infolge andauernder Regengüsse die Küste ausser Sicht. Als der „Bromo" am folgenden Tage vor der Mündung des Utanata anlangte, wütete am Strande eine so heftige Brandung, dass auch hier von einem Landungsversuch Abstand genommen werden musste. Am 8. erfolgte die Ankunft vor dem Ort, den VAN OLDENBORGH am 9. Oktober 1879 besucht hatte und

---

1) 148° 42′ E. nach Peilungen.

2) Berigt aan Zeevarenden. 's Gravenhage 1880, N°. 47/1353 nach New South Wales Gov. Gazette, 17th. Sept. 1880. — Nachr. f. Seefahrer. IX. Berlin 1880, N°. 46/1174.

3) RICHARD LOVETT. The History of the London Missionary Society. I. London 1899, p. 449.

4) [J. TAIT SCOTT]. Jesu ra giz mer abkoreb Erub Mer. Mamoro akiapor David Baxter Scott, Eumeda, 13th Juli 1882. Montrose 1883.

5) Siehe oben pag. 261—262.

6) P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA. Kritisch overzicht der reizen naar Nederlandsch Nieuw Guinea in de jaren 1879—1882. Bijdr. t. de Taal-, Land- en Volkenkunde ter gelegenheid van het 6de Congres der Orientalisten 1883. Land- en Volkenkunde, p. 182—189. — Jaarboek der K. Nederlandsche Zeemagt. 's Gravenhage 1879—80, p. 373—376. — Koloniaal Verslag 1881, p. 22—23.

7) Nach J. W. VAN HILLE (Reizen in West Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Genootsch. (2) XXIII. 1906, p. 518) ist damit wahrscheinlich das Dorf Tagar Tuping [Temborok] gemeint.

8) Nova Guinea. I. 1909, p. 214—215.

bei dem er auch diesmal sich an Land begab. Während der Nacht entstand plötzlich ein Defekt an der Maschine, der zum sofortigen Verlassen der Neu-Guinea-Küste zwang. Über Gisser und Amboina erfolgte am 21. Juni die Rückkehr nach der Reede von Ternate.

J. van Oldenborgh 1880—81.

Da auch die Fahrt auf dem „Bromo" den Auftrag die Südküste von Neu-Guinea bis 141° zu befahren, nicht erfüllt hatte, wurde 1880 der Versuch wiederholt [1]. J. VAN OLDENBORGH trat die Fahrt von Ternate am 3. Dezember an und zwar diesmal auf dem Kriegsschiff „Batavia", das unter dem Befehl des Leutn. z. See M. A. MEDENBACH [2]) stand. Über Sula Bèsi und Amboina ging die Fahrt zunächst nach Dobo (Aru-Inseln) um zu kohlen. Ohne weiteren Aufenthalt begab sich der Dampfer nach der Südküste und ging unter 9° 12′ 12″ S., 141° 1′ 11″ E. vor Anker. Das niedrige Küstengebiet zeigte sich lediglich von Rhizophorensümpfen eingefasst, weit und breit war keine menschliche Niederlassung zu gewahren. Nachdem am 24. etwas westlich vom 141° ein Wappenschild an einem Baumstamm befestigt worden war, folgte der Dampfer, am 25. in westlicher Richtung steuernd, dem Lauf der Küste. Es wurden dabei die ersten Kokospalmen bemerkt und mittags, unter 8° 43′ 46″ S., 140° 25′ 40″ E., auch ein grosses Dorf [3]). Zahlreiche Kanus stiessen vom Strande ab, aber keines wagte es in die unmittelbare Nähe des Schiffes zu kommen. Am folgenden Morgen gingen einige Boote vom Dampfer ab, die jedoch nicht gegen die starke Strömung aufzukommen vermochten, so dass der Besuch des Ortes unterbleiben musste. Auf der Weiterfahrt wurden zwei Flussmündungen [4]) und gegen Abend auch mehrere Dörfer bemerkt. Am Morgen des 27. näherte die „Batavia" sich der Küste bis auf 1 Seem. Entfernung und ging unter 8° 12,5′ S., 140° 0′ 12″ E. angesichts eines Dorfes [5]) vor Anker. Unmittelbar darauf gingen etwa 200 Eingeborene in zahlreichen Kanus auf das Schiff ab, näherten sich ihm aber nur bis auf etwa 100 m. Die zu Wasser gelassene Barkasse wurde unter dem Befehl des Leutn. z. See G. P. VAN HECKING COLENBRANDER an Land geschickt, vermochte aber der Untiefen wegen nicht weit zu kommen. Da es auf den nachgesandten Flachbooten ebensowenig gelang den Strand zu erreichen, so musste der Rest des Weges in dem Schlamme watend zurückgelegt werden. Hier angelangt, wurde das kleine Detachement sofort von einer lärmenden und lebhaft gestikulirenden Menge (200—300 Eingeborenen) umringt. Nach Anbringung eines Wappens erfolgte die Rückkehr an Bord des Schiffes, worauf wieder unter Dampf gegangen wurde. Am folgenden Morgen ging die „Batavia" zwischen der Fledermaus-Insel [Habéke] und der hier gut bevölkerten Küste vor Anker. Den Angaben der Eingeborenen glaubte man entnehmen zu können, dass die Namen der beiden zunächst liegenden Dörfer Jakud und Tebuku oder Tombuku lauteten [6]). Die Bewohner der

---

1) J. VAN OLDENBORGH. Verslag eener reis met Z. M. stoomer „Batavia", van Ternate naar de Zuidkust van Nieuw-Guinea tot 141°. Tijdschr. voor Ind. T. L. en Vk. XXVII. Batavia 1882, p. 363—379. — Notulen Batav. Genootsch. v. K. en W. XIX. 1881, Bijlage 1, p. I, II. — P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA. Kritisch overzicht der reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea. Bijdr. t. de T. L. en Vk. ter gelegenheid van het 6de Congres der Orientalisten 1883. Land- en Volkenkunde, p. 190—204. — Koloniaal Verslag 1881, p. 23—25. — Jaarboek der Kon. Nederlandsche Zeemagt. 1880—81. 's Gravenhage, p. 438—446.

2) Nicht STEDENBACH wie es in Tijdschr. Aardr. Genootsch. V. Amsterdam 1881. Meded., p. 72 heisst.

3) Es ist dies das Dorf Serire.

4) Es waren dies diejenigen des Merauke-Flusses [Merau] und Kumbe.

5) Wahrscheinlich Wenduréka.

6) Die neueste niederländische Seekarte, N°. 154 (Ausgabe Sept. 1908) gibt hier ein Dorf Joke an.

Fledermaus-Insel [Habeke], die teils morastig, teils steinig war, erhielten eine niederländische Flagge zum Geschenk.

Als am 30. Dezember in westlicher Richtung weitergedampft wurde, begegnete man unweit des Südeinganges der Prinses Marianne-Strasse [Muli] Eingeborenen, die in ihren Kanus an das Schiff kamen, aber sehr aufgeregter Natur waren. Am 1. Januar 1881 wurde das Kap Valsch, in einem weiten Bogen umfahren. Inzwischen hatten an Bord des Schiffes wiederum Krankheiten ihren Einzug gehalten, so dass schliesslich 15 Matrosen, unter denen 5 an der Beri-Beri litten, keinen Dienst mehr verrichten konnten. Der am 3. an der Südwestküste unternommene Versuch, bei dem von JAMES COOK 1770 besuchten Dorfe zu landen, missglückte der heftigen Dünung wegen. Der Morgen des 4. brachte eine Überraschung, nämlich einen prachtvollen Blick auf das Schneegebirge, auf dem man deutlich mit Schnee bedeckte Gipfel zu erkennen glaubte [1]). Als man am Abend vor der Mündung des Utanata anlangte, konnte von den zur Zeit der „Triton"-Expedition noch vorhandenen Hütten nichts bemerkt werden. Eine Landung an dieser Stelle erwies sich infolge heftiger Brandung als untunlich, zudem mahnte auch der Gesundheitszustand zur Rückkehr. Als am 5. die Fahrt längs der Küste fortgesetzt wurde, erschien der Radja Muda an Bord und teilte mit, dass das im Dorf Wakara angebrachte Schild noch vorhanden sei. Wie die Insassen des Kanus erzählten, kamen sie aus dem Dorfe Tadjupia. Am 6. langte die „Batavia" vor Dobo (Aru-Inseln) an, um, nach Einnahme von Kohlen, am 10. weiter zu dampfen. Darauf richtete das Schiff seinen Kurs nach den Kei-Inseln, um die Lage der kleinen Gruppe der Tajando-Inseln genauer zu bestimmen und schliesslich am 21. wieder auf der Reede von Ternate einzutreffen.

Die „Batavia" war das erste niederländische Schiff, dem es seit der letzten Fahrt von TASMAN (1644) vergönnt gewesen war, den westlichen Teil der Südküste von Neu-Guinea zu erreichen, und es war überhaupt das erste Mal, dass in diesem Gebiete Weisse landeten.

Kolonialbestrebungen in Deutschland 1880—81.

Wie MAX VON KOSCHITZKY mitteilt [2]), hatte sich bald nach der am 28. April 1880 erfolgten Ablehnung der Samoa-Vorlage durch den Reichstag in Berlin eine Gesellschaft, an deren Spitze ADOLPH VON HANSEMANN stand, gebildet zu dem Zweck, ein grosses Kolonialunternehmen im Stillen Ozean in Angriff zu nehmen, um der deutschen Industrie neue Absatzgebiete zu erschliessen. Die Denkschrift, welche AD. VON HANSEMANN auf Ersuchen des Fürsten BISMARCK ausarbeitete und die er diesem am 11. November 1880 überreichte, enthielt die folgenden Vorschläge: „Als Ausgangs- und Centralpunkt des Unternehmens soll zunächst Mioko, der Hafen der deutschen Admiralität auf der Duke of York-Insel [3]), die sich durch ihre gesunde Lage auszeichnet, dienen. Die Vereinigung der ersten Unternehmer wird zwischen Mioko und den Inselgruppen der Südsee eine regelmässige Dampfschifffahrtsver-

---

1) Es ist damit der jetzt zum erstenmale gesichtete ± 4750 m. hohe Wilhelmina-Berg gemeint, der bis zur Schneegrenze (4461 m.) am 8. November 1909 von H. A. LORENTZ und J. W. VAN NOUHUYS bestiegen wurde. (Maatschappij ter bevordering van het Natuurk. Onderzoek der Nederl. Koloniën. Bulletin N°. 62 [1910], p. 29). Der von JAN CARSTENSZ. 1623 zuerst beobachtete Schneegipfel liegt mindestens 160 km. westlicher.

2) Deutsche Colonialgeschichte. II. Leipzig 1888, p. 201—202. Die in den einleitenden Worten mitgeteilten, ganz fehlerhaften Angaben über Neu-Guinea übergehen wir mit Stillschweigen.

3) Mioko liegt nicht auf Neu-Lauenburg, sondern ist eine südlich davon liegende Insel.

bindung erreichten, vorausgesetzt, dass letztere durch Frachtgarantie der deutschen Etablissements in Apia, Tongatabu, Levuka, Jaluit u. s. w., sowie durch eine Subvention des Reiches die genügende Unterlage erhält. Von Mioko aus, auf der Duke of York-Insel als Centralstelle, wird die Vereinigung die Nordostküste von Neu-Guinea vom Ostcap bis zum 141. Grad östl. L. an allen geeigneten Punkten mit Handelsniederlassungen besetzen, während gleichzeitig andere Häfen als Kohlenstationen für die deutsche Marine gesichert werden müssen".

Auf diese Denkschrift erfolgte am 15. Februar 1881 der Bescheid: der Reichskanzler sei der Meinung, dass nach Ablehnung der Samoavorlage es für ihn untunlich sei, eine kräftige Initiative in einer Richtung zu nehmen, wie sie jene Eingabe bezwecke. Eine energische Unterstützung des deutschen Handels in den erwähnten Gegenden könne eine Regierung nur dann eintreten lassen, wenn sie einen starken Rückhalt seitens der Nation hinter sich habe. Die Abstimmung über die Samoavorlage habe gezeigt, dass irgend ein lebhaftes Interesse für solche Unternehmungen dem überwiegenden Teile der Vertreter der Nation nicht beiwohne. Die Regierung könne sich unter diesen Umständen auf Okkupationen im Stillen Ozean nicht einlassen, sei aber bereit dem von Privatunternehmungen erworbenen Besitz maritimen und konsularischen Schutz angedeihen zu lassen.

Otto Finsch 1880—82.

Im Jahre 1879 trat OTTO FINSCH in Begleitung von ERNST REHSE eine Reise nach dem Stillen Ozean an, um besonders in seinem westlichen Teile zoologische und ethnographische Sammlungen anzulegen [1]. Nach einem Besuche der Hawaii- sowie der Marshall- und Gilbert-Inseln, gelangten die Reisenden im März 1880 nach den Karolinen. Sie setzten im Juli von Ponapé aus ihre Fahrt auf dem von Hongkong kommenden Dampfer „Pacific", Kapt. E. HERNSHEIM, über Ontong Java [Liueniua] und Neu-Mecklenburg, wo Liki-Liki besucht wurde, fort. Von dort ging es an der Lavinia-Bai [2] und dem St. Georg-Kap vorbei in den St. Georg-Kanal. Nach einem Besuch von Port Breton, wo noch 20 Kolonisten von der „Colonie libre" angetroffen wurden, ging es weiter nach Matupi in der Blanche-Bai (Neu-Pommern). Nach einem bis zum 29. März 1881 währenden Aufenthalt, der auch zu Ausflügen nach dem nordöstlichen Teile der Gazelle-Halbinsel und nach Neu-Lauenburg verwendet wurde, segelten die Reisenden auf dem Schoner „Southern Cross" nach Sydney.

Von einem Abstecher nach Neu-Seeland zurückgekehrt, setzte FINSCH Ende September 1881 seine Fahrt nach der Thursday-Insel fort und landete hier am 12. Oktober. Nach einem bis 14. Januar 1882 währenden Aufenthalt, wobei auch andere Inseln der Torres-Strasse

---

1) Reiseberichte. Zeitschrift für Ethnologie. XII. Berlin 1880, p. (402)—(404). — Aus dem Pacific IX. Neu-Britannien. Hamburger Nachrichten. 30. Juni 1881 (N°. 153), 1. Juli (N°. 154), 2 Juli (N°. 155), 4 Juli (N°. 156). — Ueber seine in den Jahren 1879—1882 unternommenen Reisen in die Südsee. Verhdlg. Ges. f. Erdkunde. IX. Berlin 1882, p. 553—564, auch Globus. XLIII. 1883, p. 120—122. — Die Rassenfrage in Oceanien. Zeitschr. f. Ethnologie. XIV. Berlin 1882, p. 163—166. — Land und Leute in Neu-Britannien. Gartenlaube. Leipzig 1882, N°. 42. — Anthropologische Ergebnisse einer Reise in die Südsee. Zeitschr. f. Ethnologie. XV. Berlin 1883, Suppl. p. 38—60. — Ornithological Letters from the Pacific. The Ibis. (4) V. London 1881, p. 532—550. — Die Vögel der Südsee. Wien 1884. — Ueber die ethnologischen Sammlungen aus der Südsee. Original-Mittheilungen aus der ethnogr. Abtheilung der Kgl. Museen. I. Berlin 1886. Heft 2/3, p. 57—70.

2) So genannt nach dem Schiffe „Lavinia", Kapt. BRODIE, das etwa im Jahre 1872 hier scheiterte und von den Eingeborenen geplündert wurde. (C. A. FINDLAY. A. Directory for the Navigation of the South Pacific Ocean. 4th ed. London 1877, p. 790. — Globus XXXI. 1877 p. 89).

(Prince of Wales- und Jervis-Insel) besucht wurden, schiffte FINSCH sich auf einem kleinen Schoner ein, der ihn nach einem Besuch des Hall-Sundes und der Yule-Insel nach Port Moresby bringen sollte. Von einem Ausfluge nach der Keppel-Bai zurückgekehrt, brach er in Begleitung von CARL HUNSTEIN in das Innere auf und errichtete in der Nähe des Laloki, eine Unterkunftshütte errichtet, der FINSCH in angemessener Bescheidenheit den Namen „Humboldtheim" gab [1]). Von hier aus wurde auch dem Goldie-Fluss ein Besuch abgestattet. Nach fünfmonatigem Aufenthalt wurde Port Moresby auf dem kleinen Schoner „Mayri" wieder verlassen und im Juni die Thursday-Insel erreicht [2]). Über Batavia traf FINSCH am 28. September in Neapel ein. „Als Hauptergebniss seiner ethnologischen Beobachtungen bezeichnet Dr. FINSCH die Erfahrung, dass alle noch so verschieden erscheinenden Stämme sich auf zwei Hauptracen zurückführen lassen, nämlich auf eine schlichthaarige (Polynesier und Mikronesier) und eine kraushaarige (Melanesier und Papuas), von denen es ihm übrigens zweifelhaft ist, ob nicht auch zwischen ihnen Uebergänge bestehen" [3]). Zu einem derartigen „Hauptergebnis" waren andere Leute schon lange, bevor FINSCH seine Reise antrat, gelangt.

J. van Oldenborgh 1881.

Am 14. März 1881 trat J. VAN OLDENBORGH von Ternate aus auf der „Batavia" seine fünfte Fahrt nach Neu-Guinea an [4]). Nach dem Umfahren der Nordhalbinsel von Halmahera ging der Kurs zunächst nach den Pasi-[Asia-]Inseln, die am 16. erreicht wurden. Man fand, dass diese 3 Eilande (Nan, Nan Lama und Ju) durch Riffe unter einander verbunden waren. Da kein Ankergrund gefunden wurde, ging es weiter und zwar zunächst nach den Ajau-Inseln, wo die „Batavia" ebensowenig zu ankern vermochte. Auf der grössten derselben, Baba, befand sich das Dorf Osba. Den eingezogenen Erkundigungen zufolge beherbergt die ganze Gruppe gegen 1500 Bewohner. Am 19. erfolgte die Ankunft auf den Mapia-Inseln, doch fand sich in der Faktorei von D. D. O'KEEFE nur ein alter englicher Matrose, namens HARRY, vor. Tags darauf wurde in die Doré-Bai eingelaufen, um Kohlen einzunehmen und alsdann die Fahrt nach Korido an der Südküste von Supiori fortzusetzen. VAN OLDENBORGH gibt irrigerweise an, dass die genannte Landschaft aus den Dörfern Wak Biada, Wak Mandi, Wak Mefori

---

1) Von der geradezu phänomenalen Eitelkeit dieses Mannes legt u. a. eine der merkwürdigsten Schriften, die jemals in meine Hände gelangt sind, Zeugnis ab. Sie trägt den Titel: OTTO FINSCH. Systematische Uebersicht der Ergebnisse seiner Reisen und schriftstellerischen Thätigkeit (1859—1899). Mit Anmerkungen und Anhang: Auszeichnungen. Berlin 1899. Darin werden nicht allein Referate über seine Arbeiten und Auslassungen der Tagespresse über seine Leistungen, sondern auch die von ihm auf Fischerei- und Vogelausstellungen erhaltenen Medaillen und sogar der ihm von KALAKAUA, dem Könige der Hawaii-Inseln, verliehene „Knight Companion of the Royal Order of Kapiolani the Great" aufgezählt.

2) FINSCH unterlässt es, wie nur allzuhäufig, so auch hier, präzise Angaben zu machen. Aus dem Auszuge aus seinem Wetterbuch (Nachrichten von und über Kaiser Wilhelms-Land. I. Berlin 1885, p. 61) lässt sich entnehmen, dass er 1881 im Oktober 21, im November 20, im Dezember 10 Tage; 1882 im Januar 14, im Juni 5 und im Juli 25 Tage auf der Thursday-Insel zubrachte. Der Aufenthalt in Port Moresby im Jahre 1882 erstreckte sich im Januar auf 8, im Februar auf 23, im März auf 28, im April auf 30, im Mai auf 17 und im Juni auf 18 Tage, so dass für seinen Aufenthalt im Inlande von Neu-Guinea nicht viel Zeit verwendet sein kann.

3) Globus. XLI. Braunschweig 1882, p. 287.

4) J. VAN OLDENBORGH. Verslag eener reis van Ternate naar de Noord- en Noord-Westkust van Nieuw-Guinea, Z. M. Stoomschip Batavia gedurende Maart en April 1881. Tijdschr. v. T. L. en Vk. XXVII. Batavia 1882, p. 409—437. — P. J. B. C. ROBIDÉ VAN AA. Kritisch overzicht der reizen. l. c. p. 205—222. — Koloniaal Verslag 1882, p. 22—25. — Jaarboek van de K. Nederl. Zeemagt 1880—81, p. 446—451.

und Wak Amin bestehe [1]). Der folgende Besuch galt dem an der Nordküste von Japen liegenden Awèk, wo aber der heftigen Brandung wegen nicht geankert werden konnte. Dem Korano, sowie dem Djaudjau gelang es dagegen an Bord zu kommen. Nach ihren Angaben gab es an der ganzen Nordküste nur die Dörfer Romi, Sáu, Awèk und Jobi [2]). Im Innern der Insel lägen die Dörfer Warinam und Koreap, während die Bergbewohner mit dem Namen Awendori bezeichnet würden.

Am 29. traf die „Batavia" in der Humboldt-Bai ein, wo es sich herausstellte, dass der 1875 errichtete Wappenpfahl verschwunden war. Nach Anbringung eines neuen Schildes wurde seine Lage zu 140° 47′ 55″ E. bestimmt und darauf eine Rundfahrt um die Bai unternommen. Die sich in ihren Kanus einstellenden Eingeborenen machten einen recht günstigen Eindruck. Auf den Kajó-Inseln bemerkte man zwei Dörfer, die VAN OLDENBORGH irrigerweise für Maba und Thaë ansah [3]). Noch an dem nämlichen Tage wurde die Fahrt nach der Tanah Merah-Bai fortgesetzt und in ihr in der Nähe des Dorfes Ramsi geankert. Die Namen der drei übrigen Dörfer wurden zu undeutlich ausgesprochen, um verstanden zu werden [4]). Abends wurde wieder ausgedampft und am nächsten Morgen die Walckenaer-Bai erreicht, wo aber der starken Brandung wegen nicht gelandet werden konnte. Auf der Weiterfahrt in westlicher Richtung wurde bei der Insel Anus gehalten und das auf ihr liegende Dorf Jori [5]) besucht. Die Bevölkerung bereitete VAN OLDENBORGH einen freundlichen Empfang. Am 1. April wurde die Mündung des Mamberomno passirt und am folgenden Tage in die Surui-Bai, an der Südküste von Japen, eingelaufen. Die Hoffnung, hier einen Lotsen für die Fahrt nach der Ostküste der Geelvink-Bai zu finden, erfüllte sich nicht, weshalb die westlicher gelegene Ansus-Bai aufgesucht wurde. In dieser fand VAN OLDENBORGH zwei von den Firmen A. A. BRUIJN und RENNESSE VAN DUIVENBODE in Ternate errichtete Faktoreien vor, doch waren ihre Agenten von den Ergebnissen des Dammarahandels nicht befriedigt. Am 4. April machte sich darauf die „Batavia" auf den Weg nach der Ostseite des Geelvink-Busens. Nachdem die kleine Insel Nau [Nawi] passirt worden war, gelangte sie in die Nähe der Küste, die aber überall niedrig und von Mangrovesümpfen umgeben war. Nirgends konnten Behausungen oder auch nur Kokospalmen bemerkt werden. Endlich kamen während des Nachmittags unter 3° S. einige Kanus in Sicht und hierauf ging die „Batavia" vor Anker. VAN OLDENBORGH brachte von den Eingeborenen in Erfahrung, dass ihr Wohnort Wajunami hiess, während MEDENBACH an dieser Stelle die Dörfer Painan und Making vermeldet. Nachdem am 5. in 3° S., 135° 48′ E. ein Wappenpfahl errichtet worden war, ging es am 6. zunächst an dem kleinen Eiland Notendopje [6]) und alsdann an den Haarlem-Inseln vorbei, die nach VAN OLDENBORGH Mabun und Sawái [7]) heissen. Nachdem noch südlich an der Insel Vader Smit vorbeigefahren worden war, wurde die Küste in ziemlich beträchtlichem Abstande passirt und

---

1) Die Namen, welche F. S. A. de CLERCQ anführt, lauten ganz anders. (Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Gen. (3) X. 1893 p. 598).

2) Richtiger Pom, Sirèwèn, Awèk und Jobi nach F. S. A. de CLERCQ. (l. c. pag. 599).

3) Mabo und Thaë liegen in der Landschaft Sekå östlich von der Humboldt-Bai.

4) Auch ein Dorf Ramsi besteht nicht.

5) Die Beschreibung lässt viel zu wünschen übrig. VAN OLDENBORGH identifizirte die Insel mit derjenigen, welcher DUMONT D'URVILLE den Namen Merkus gab. Das müsste alsdann Madiun sein, was aber unwahrscheinlich ist.

6) Nusi der Eingeborenen.

7) VAN OLDENBORGH macht aus der grössten, die Mambrun Sawái heisst, zwei Inseln.

abends bei der Insel Anggar Mios geankert. Am nächsten Tage wurde die Insel Rön besucht und darauf nach der Doré-Bai zurückgekehrt, um Kohlen zu laden. Von hier aus dampfte die „Batavia" längs der Nordküste der nordwestlichen Halbinsel und ankerte am 13. vor dem aus 3 Häusern bestehenden Dorfe Ås (131° 42′ E.). Am 14. wurde Samaté auf Salawati besucht und darauf durch die Sagewin-Strasse weiter gedampft. Am Abend des folgenden Tages traf das Schiff vor dem verlassenen Dorfe Ati-Ati an der Südseite des Mac Cluer-Golfs ein. Nachdem am 16. Rumbati und Sisir besucht worden waren, wurde der 17. auf die Untersuchung einiger vor der Sekär-Bai liegenden Inseln, im Hinblick auf die von TH. B. LÉON entdeckten Felseninschriften [1]), verwendet. Ugär konnte des schlechten Fahrwassers wegen nicht erreicht werden, weshalb die „Batavia" bis Arguni dampfte und dort vor Anker ging. In einem Boote wurde nach den von LÉON angegebenen Stellen gerudert, jedoch nur vereinzelte rote und weisse Flecken, aber keinerlei Inschriften bemerkt. Darauf verliess die „Batavia" den Golf und kreuzte vom 18. bis 24. April zwischen den Watu Bèla-, Goram- und Ceram Laut-Inseln. Über Amboina kehrte die Expedition am 8. Mai nach Ternate zurück.

James Chalmers 1881.

Nachdem CHALMERS mit der Einweihung der neuen Kirche in Port Moresby, am 5. Januar 1881, die Taufe der ersten drei Eingeborenen verbunden hatte, stach er auf einem Walboot am 10. in See und gelangte nach einem Besuch der Missionsstation in Bura in später Abendstunde nach der Insel Wari-Wari in der Redscar-Bai. In der Frühe des 11. segelte er weiter nach Manu-Manu, das er abends wieder verliess. Am folgenden Morgen legte er bei Namoa in der Nähe von Kap Suckling an, um nachmittags die Fahrt nach Delena am Hall-Sund fortzusetzen. Er traf am 13. des Morgens am Strande von Kiwori [Kevori] am Kap Possession ein, ruhte hier etwas von den Anstrengungen aus, umschiffte alsdann das erwähnte Vorgebirge, segelte längs der Küste weiter an Oiapu und Djokea [Jokea] vorbei, um kurz darauf in der Nähe der Biaru- [Coombes-] Mündung vor Anker zu gehen. Am 14. erreichte er das bei der Macey-Lagune liegende Lèse und am nächsten Tage Toaripi, das Hauptdorf der Landschaft Motu-Motu, welches sich an der Mündung des Lakekamu [Williams-Fluss] befindet. Die Eingeborenen, die in Feindschaft mit denjenigen der Landschaft Kabadi lebten, gaben CHALMERS das Versprechen sie nicht zu bekriegen. Am 16. wurde eine Ruderfahrt flussaufwärts unternommen, bei welcher Gelegenheit an der Westseite der Mündung die beiden zum Delta gehörenden Inseln Iriko (lies Arihoa) und Bia Weweka bemerkt wurden. Zwischen der letztgenannten und dem Festlande befand sich eine Einfahrt in die Alice Meade-Lagune.

Mit günstigem Winde trat CHALMERS am 15. Februar die Rückfahrt über die Yule-Insel und Delena an und lief am 20. wieder in Port Moresby ein [2]).

Als die Schreckensnachricht in Port Moresby eintraf, dass die Eingeborenen von Kalo, unweit der Mündung des Kemp Welch-Flusses, 12 zur Mission gehörende Personen am 7. März ermordet hatten, segelte CHALMERS auf der „Mayri" sofort nach Aroma ab, das er am 14. erreichte. Trotzdem er die dort stationirten Missionsgehülfen wohlbehalten vorfand, nahm er

1) Siehe oben pag. 251 und hierunter p. 312—313.

2) JAMES CHALMERS und W. WYATT GILL. Neu-Guinea. Reisen und Missionsthätigkeit während der Jahre 1877 bis 1885. Leipzig 1886, p. 161—174.

sie doch an Bord. Nachdem er zu dem gleichen Zweck am folgenden Tage bei Kerepunu und Hulá angelegt hatte, kehrte er am 16. nach Port Moresby zurück. Am 17. schiffte er sich mit THOMAS BESWICK, der Neu-Guinea endgültig verliess, auf der „Harriet" nach der Thursday-Insel ein, von der aus der letztgenannte am 24. den ersten Bericht über den Vorfall erstattete [1]).

Nach der Rückkehr trat CHALMERS am 24. Mai von Port Moresby aus aufs neue eine Fahrt an. Er segelte auf der „Mayri" zuerst nach Bura und von dort nach Delena am Hall-Sund, wo er zum Bau eines Hauses für die Mission überging. Am 6. Juni begab er sich von hier aus nach Maiwa [Maiva] und am 13. zu Fuss nach dem verfallenen Dorf Paitána, um dem 2 km. entfernt liegenden Motu Lawáu ein Besuch abzustatten, von dem er am 15. zurückkehrte. Ferner wurde im Juli die Landschaft Maiwa, diesmal in Gemeinschaft mit W. G. LAWES, auf dem Schoner „Harriet" abermals besucht [2]).

James Chalmers und **W. G. Lawes** 1881.

Am 24. Oktober 1881 segelte JAMES CHALMERS mit W. G. LAWES und dessen Frau auf der „Mayri" nach Delena ab [3]). Von hier aus setzten die Reisenden die Fahrt nach den Landschaften Maiwa und Kiwori fort. Die erstere bestand aus 16 Dörfern, die alle an der Bucht und an den Ufern des Kreeks Towila, der die Landschaft gleichsam zu einer Insel macht, lagen. Nach einem Besuch von dem 5—6 miles in NE. entfernt liegenden Kiwori [Kevori] zurückgekehrt, wurde nach der landeinwärts vom Kap Suckling befindlichen Landschaft Nara marschirt [4]). Sodann wurde in die Mündung des Aroa, die Tau-Tau [Toutou] heisst [5]), eingelaufen und 16 miles den Strom aufwärts gefahren, worauf Ukankana das Hauptdorf der Landschaft Kapatsi [Kabatsi] erreicht wurde. Endlich erwähnt LAWES, dass er beim Dorf Kido, gerade unter der Redscar-Spitze [Lagaba], einen vortrefflichen Hafen für kleine Schiffe gefunden habe. Hinter der Spitze war er in einem Boot eingelaufen und 16 miles gerudert, worauf er bei Lea-Lea an der Caution-Bucht wieder ans Meer gelangte.

CHALMERS erzählt, dass er am 29. Oktober sich nach Maipua und Kaipurau in der Nähe der Bald-Spitze begab. Zunächst wurde Wailala [Vailala] erreicht und hier den umliegenden Dörfern ein Besuch abgestattet. Am 31. verliess er Orokolo, ging bei der Aumana-Spitze an Land und von dort nach Haru, das er am 1. November wieder verliess. Nachdem er in wenigen Stunden Maiwa erreicht hatte, begab er sich nach dem Annie-Fluss, der $1^1/_2$ km.

---

1) L. c. pag. 175—178. — [THOMAS BESWICK]. New Guinea. Chronicle London Miss. Soc. 1881, p. 168—170. Als Ursache des Überfalles wird angegeben, dass die Bewohner von Kalo von Neid gegen diejenigen von Hulá und Kerepunu erfüllt gewesen seien, weil diese mehr Tabak und Beile als jene erhalten hätten. Wie jedoch THEODORE F. BEVAN behauptet (Toil, Travel, and Discovery in New Guinea. London 1890, p. 38), hatte man es mit einem Racheakt zu tun, dem die Tatsache zugrunde lag, dass ein um Tabak bettelndes Weib von der Frau eines Missionsgehülfen die Veranda herabgeworfen worden war und sich dabei einen Beinbruch zugezogen hatte.

2) JAMES CHALMERS und W. WYATT GILL. l. c. pag. 179—191. — New Guinea Mission. Chronicle London Missionary Soc. 1882, p. 12—17, 54—59.

3) JAMES CHALMERS und W. WYATT GILL. l. c. pag. 192—205. — Further Explorations by Mr. Lawes in the South-Eastern Part of New Guinea. Proceed. R. Geogr. Soc. N. S. IV. 1882, p. 160—162. Ich folge zunächst dem Bericht von LAWES, der vom 15. November 1881 datirt ist.

4) LAWES schreibt Naala.

5) LAWES sagt, dass J. MORESBY diesen Namen auf die Laloki-Mündung bei Manu-Manu übertragen habe. Ebenso stellt er fest, dass der wiederholt erwähnte Usborne-Fluss mit dem Laloki identisch ist.

stromaufwärts gerudert wurde. Ferner gelangte er in einen 5 km. entfernt gelegenen grossen Fluss. Endlich besuchte er die 5 Dörfer umfassende Landschaft Herau und kehrte am nächsten Tage nach Port Moresby zurück. Ende desselben Monats unternahm er noch in Gemeinschaft mit W. G. LAWES eine Fahrt nach Aroma, bei welcher Gelegenheit auch Hulá besucht wurde [1]).

J. C. Wilson 1881.

Wie bereits erwähnt (p. 289) waren die Missionsgehülfen in Kalo nebst ihren Familien von den Eingeborenen am 7. März 1881 ermordet worden. Als die Nachricht in Australien eintraf, wurde die vom Commodore J. C. WILSON befehligte Korvette „Wolverene" nach dem Schauplatz der Tat abgesandt. Auf Einladung des Kommandanten nahm auch N. VON MIKLUCHO MACLAY an dieser Fahrt Teil [2]).

Von Sydney aus gelangte das Schiff zunächst nach Port Moresby. Trotzdem die Missionare keine Bestrafung wünschten, erachtete es WILSON doch für erforderlich ein Exempel zu statuiren. Nach dem Eintreffen in der Hood-Bai wurde Kalo umzingelt. Zwar leisteten die Eingeborenen anfangs Widerstand, wobei 4 erschossen wurden, doch baten sie schliesslich um Frieden. Darauf begaf die „Wolverene" sich nach Aroma an der Keppel-Bai, wo im vorigen Jahre 7 Chinesen erschlagen worden waren und bewirkte auch hier die Bestrafung des Dorfes [3]). Ende September lief sie wieder in Port Jackson ein.

John P. Maclear 1881.

Das von J. P. MACLEAR befehligte, 1240 Tonnen grosse, britische Vermessungsschiff „Alert" hatte Plymouth am 25. September 1878 verlassen, um auf dem Wege durch die Magalhães-Strasse in den Stillen Ozean zu gelangen. Nach einer längere Zeit beanspruchenden Tätigkeit in den Gewässern der Tahiti- und Viti-Inseln, traf das Schiff am 23. Januar 1881 in Sydney ein, wo es bis zum 16. April liegen blieb. Nach der Erledigung von Vermessungsarbeiten an der australischen Ostküste [4]), durchfuhr der „Alert" am 2. Juni die enge Strasse, welche die Albany-Insel von dem Festlande trennt, um sich nach der Thursday-Insel [Wai Bèn] zu begeben. Während des beinahe 4 Monate währenden Aufenthaltes war das Personal damit beschäftigt eine genaue Aufnahme des Fahrwassers vorzunehmen, besonders desjenigen des Prince of Wales-Kanals, sowie der östlichen und westlichen Zugänge, von der Double-Insel im Osten bis 141° 52' E. im Westen [5]). Bei dieser Gelegenheit wurde der in 10° 29' 15" S.,

1) W. G. LAWES. New Guinea. Chronicle London Miss. Soc. 1882, p. 231.

2) In einem Briefe vom 4. August 1881 schreibt er, dass er beabsichtige in einigen Tagen nach Neu-Guinea abzureisen. „Ich gehe dorthin, um einige nicht ganz entschiedene anthropologische Fragen zu beantworten". (Eine Exkursion nach Neu-Guinea. Zeitschr. f. Ethnologie. XIII. Berlin 1881, p. [335]—336]; siehe auch O. FINSCH. Nik. v. Miklucho Maclay. Deutsche geogr. Blätter. XI. Bremen 1888, p. 288. Meines Wissens hat MACLAY niemals etwas über diese Fahrt veröffentlicht.

3) JAMES CHALMERS. Work and Adventure in New Guinea. London 1887, p. 156—161. — CUTHBERT LENNOX. James Chalmers of New Guinea. London 1902, p. 95.

4) Hydrographic Notice 1882, N°. 45. Relating to portions of the East Coast of Australia and the Inner Passage to Torres Strait. London, hieraus: Beschreibung der Insel Thursday [Wai ben] in der Torres-Strasse. Ann. der Hydrographie. XI. 1883, p. 54.

5) R. W. COPPINGER. Cruise of the „Alert". Four Years in Patagonian, Polynesian and Mascarene Waters (1878—82). London 1885, p. 192—201. — SIR FRED. J. G. EVANS. Report on Admiralty Surveys for the year 1881. Proceed. R. Geogr. Soc. N. S. IV. 1882, p. 554. — Hydrographic Notice. London 1882, N°. 45. Relating to portions of the East Coast of Australia and Torres Strait, ferner die Admiralitätskarten: Torres Straits Western Channels, N°. 2375, Albany Pass to Booby Island, N°. 437, Normanby Sound and Prince of Wales Channel, N°. 691.

152° 21′ 45″ E. liegende Alert-Felsen [1]) und ein an der Westspitze der Goode-Insel [Palilug] liegendes Riff entdeckt [2]). Mit der Anlage naturwissenschaftlicher Sammlungen beschäftigte sich besonders der Schiffsarzt R. W. COPPINGER. Mit Rücksicht hierauf wurden die Prince of Wales-, die Hammond-, die Fitzroy-, die Possession-, die West- und die Booby-Insel besucht [3]).

Endlich hatte der „Alert" noch Gelegenheit das italienische Transportschiff „Europa", das bei dem Einlaufen in den Normanby-Sund auf eine der vielen dort liegenden Untiefen aufgelaufen war, wieder abzubringen, allerdings in schwerbeschädigtem Zustande [4]).

Am 1. Oktober wurde die Torres-Strasse wieder ausgedampft und, nach einem Besuche von Port Darwin, über Singapore die Heimfahrt angetreten. Die Ankunft in Plymouth erfolgte am 3. September 1882.

Korv. Kapt. **Chüden** 1881.

Das vom Korv. Kapt. CHÜDEN befehligte deutsche Kanonenboot „Nautilus" war, auf der Heimfahrt von den Samoa-Inseln begriffen, am 28. April 1881 auf der Reede von Brisbane eingetroffen [5]). Nach dem Auslaufen am 3. Mai, gelangte das Schiff am 21. in den Grossen Nordostkanal. Hier wurde 2 Seemeilen NEzE$^1/_2$E. vom Bramble Cay [Masaramkar] die in 9° 7′ S., 153° 54′ E. liegende Nautilus-Untiefe entdeckt [6]) und abends die Rennel-Insel [Mauar] erreicht. Am nächsten Morgen die Fahrt fortsetzend, beobachtete man an Deck im Südwesten der Bet-Insel [Burar] ein einige Hundert Meter langes Riff. Aldann auf den Ninepin-Felsen zusteuernd, konnte weder von der Wreck-Untiefe, noch von dem Moresby-Felsen etwas bemerkt werden [7]). Kurz vor Sonnenuntergang erreichte das Schiff die Mitte des Prince of Wales-Kanals und ging hier vor Anker. Als am 23. weitergedampft wurde, konnte von der Moneta-Untiefe, deren Existenz auch der Hafenmeister von Brisbane bestritten hatte, nichts bemerkt werden [8]). Der „Nautilus" setzte nach dem Auslaufen die Fahrt nach Kupang auf Timor fort.

A. F. Stoll 1881.

Nachdem die Bark „Humboldt", Kapt. A. F. STOLL, den Hafen von Newcastle (N. S. W.) am 3. Februar 1881 verlassen hatte, kam am 23. das St. Georg-Kap auf Neu-Mecklenburg in Sicht, das in einer Entfernung von 30 Seemeilen passirt wurde. Als im Laufe des Nachmittags die Fead-Inseln bemerkt wurden, suchte STOLL westlich an ihnen vorbeikommen, was aber nicht gelang. Am nächsten Tage konnten sie dagegen im Osten umfahren werden, worauf die Ankunft in Hongkong am 23. März erfolgte [9])

1) Notice to Mariners. London 1881, N°. 202, hieraus Berigt aan Zeevarenden. 's Gravenhage 1881, N°. 45/1309, p. 367.

2) Victoria Government Gazette, 2d Sept. 1881, hieraus Berigt aan Zeevarenden 1881, N°. 45/1310, p. 367—368.

3) Report on the Zoological Collections made in the Indo-Pacific Ocean during the Voyage of H. M. S. „Alert" 1881—82. London 1884. (Enthält die Beiträge von R. W. COPPINGER, OLDFIELD THOMAS, R. B. SHARPE, A. GÜNTHER, EDGAR A. SMITH, F. JEFFREY BELL. ST. O. RIDLEY und J. E. MIERS).

4) Aus den Reiseberichten S. M. S. „Möwe", Korv. Kap. VON KYCKEBUSCH. Ann. d. Hydrogr. X. Berlin 1882, p. 554.

5) Aus den Reiseberichten S. M. Kbt. „Nautilus", Korv. Kapt. CHÜDEN. Ann. d. Hydrogr. IX. Berlin 1881, p. 472—475.

6) Lage einer Untiefe (Nautilus) nordöstlich Bramble Cay. Nachrichten für Seefahrer. XII. Berlin 1881, N°. 31/815, p. 267.

7) Lage von Untiefen bei Bet-Insel und beim Ninepin Rock. Torres Strasse. Ibid. N°. 31/816, p. 267.

8) Nichtvorhandensein der Moneta Shoal im Prince of Wales Channel. Ibid. N°. 31/817, p. 268.

9) Von der Ostküste Australiens nach China zur Zeit des NW- resp. NE. Monsuns. Annalen der Hydrogr. XI. 1883, p. 703—712. STOLL verbindet mit seiner Darstellung Betrachtungen über die vorteilhafteste Segelroute zwischen Australien und China.

J. Dierks 1881.

Das vom Kapt. J. DIERKS geführte Schiff „Goethe" lag vom 6. Januar bis 3. März 1881 vor der Insel Matupi in der Blanche-Bai auf Neu-Pommern. Es sind lediglich die während dieses Zeitraumes angestellten meteorologischen Beobachtungen veröffentlicht worden [1]).

Kapt. **Hay** 1881.

Der Royal Mail-Dampfer „Merkara", Kapt. HAY, fand im Jahre 1881 unter 10° 31′ 15″ S., 141° 13′ E. eine Bank mit 6 Faden Wasser, die den Namen Merkara-Untiefe erhielt [2]).

Theodor Kleinschmidt 1881.

Nachdem THEODOR KLEINSCHMIDT eine zeitlang auf den Viti-Inseln Naturalien für die Firma J. C. GODEFFROY & SOHN in Hamburg gesammelt hatte, gelangte er Anfang 1881 nach der Insel Mioko im Süden von Neu-Lauenburg, wo das genannte Handlungshaus eine Faktorei besass. Im April gedachte KLEINSCHMIDT von der benachbarten Blanche-Bai aus sich nach der am Kap Gazelle gelegenen Landschaft Birara zu begeben [3]). Als jedoch den zu diesem Zwecke auf der Insel Utuan angeworbenen Ruderern das Ziel des Ausfluges bekannt gemacht wurde, weigerten sie sich den eingegangenen Verpflichtungen nachzukommen, da sie mit den Bewohnern von Birara in Feindschaft lebten. Sie bestiegen daher wieder die Kanus und kehrten nach ihrer Heimatinsel zurück. KLEINSCHMIDT über diesen doch ganz selbstverständlich erscheinenden Kontraktbruch erbittert, begab sich darauf mit seinen Gehülfen BECKER und SCHULTZ nach Utuan, wo das Dorf verlassen gefunden wurde. Als jedoch die Häuser in Brand gesteckt und die Kanus zerschlagen wurden, brachen die Eingeborenen aus einem Hinterhalt hervor und metzelten alle drei nieder [4]). Durch diesen Erfolg kühn gemacht, planten sie nunmehr auch einen Überfall der Faktorei auf Mioko, weshalb sich die Vertreter der Handelshäuser GODEFFROY und HERNSHEIM, THOM. FARRELL und FR. SCHULLER, zu einem Vergeltungszuge entschlossen, der am 13. Mai von Mioko aus unternommen wurde. An diesem nahm auch G. RABARDY, Kapitän des Dampfer „Génil", teil, der von Port Breton zu diesem Zweck herübergekommen war [5]). Inzwischen waren die Bewohner von Utuan nach der benachbarten Insel Ulu geflüchtet, wohin sie verfolgt und am nächsten Morgen angegriffen wurden. Nachdem 4 Leute gefangen genommen und 4 getötet worden waren, bot der Häuptling seine Unterwerfung an. Hierauf wurde zu der Verfolgung der nach der Insel Kerawara Entwichenen übergegangen, die, nachdem man ihrer habhaft geworden war, erschossen wurden. Die Leiche von KLEINSCHMIDT wurde unweit der Ostspitze von Mioko bestattet.

1) Ueber die Witterung von Neu-Britannien vom Januar bis März 1881. Ann. d. Hydrogr. X. 1882. p. 190—192.

2) Lage einer Bank in der westlichen Einfahrt in die Torres-Strasse. Nachr. f. Seefahrer. XII. Berlin 1881, N°. 1185 (p. 375). — Australia Directory. II. 7th ed. Londen 1907, p. 578.

3) R. PARKINSON. Im Bismarck-Archipel. Leipzig 1887, p. 18—21.

4) HUGH H. ROMILLY (Letters from the Western Pacific und Mashonaland. London 1893, p. 160) gibt eine andere Lesung, die auch mit derjenigen von BAUDOUIN übereinstimmt. Nach dieser hatte KLEINSCHMIDT die Insel Utuan von dem Häuptling gekauft. Da dies aber unberechtigter Weise geschehen war, indem das Eiland Eigentum des Stammes war, so eigneten sich die Bewohner nicht allein nach wie vor die Kokosnüsse an, sondern hinderten auch KLEINSCHMIDT sich in den Besitz seines vermeintlichen Eigentums zu setzen. Dieser drohte darauf jeden niederzuschiessen, der sich der Kokosnüsse bemächtigen würde, doch büsste er mit seinen beiden Gefährten selbst das Leben ein, als er auf Utuan erschien.

5) A. BAUDOUIN. L'aventure de Port-Breton et la colonie libre dite Nouvelle-France. Paris [1885] p. 274—276.

Die von ihm gesammelten Vögel sind von Sir WALTER ROTHSCHILD und ERNST HARTERT [1]), seine Schädelsammlung von R. KRAUSE beschrieben worden [2]). Eine Beschreibung der ethnographischen Gegenstände lieferte J. D. E. SCHMELTZ, der auch einige Notizen von KLEINSCHMIDT veröffentlichte [3]). Endlich wurde auch eine Herausgabe der von ihm angefertigten Photographieen veranstaltet [4]).

Hugh Hastings Romilly 1881.

HUGH HASTINGS ROMILLY begleitete 1879 den zum High Commissioner for the Western Pacific ernannten Sir ARTHUR HAMILTON GORDON, den spätern Lord STANMORE, nach den Viti-Inseln, wurde am 17. April 1880 zunächst zum Stipendiary Magistrate auf Viti Levu, am 26. Juni aber bereits zum Privatsekretär GORDONS ernnant. Im Jahre 1881 zum Deputy Commissioner befördert, begab er sich am 17. April in Sydney an Bord I. M. S. „Cormorant" nach Ugi (Salomo-Inseln), das am 28. erreicht wurde. Nach Erledigung des ihm zuteil gewordenen Auftrages, schiffte er sich am 7. Mai auf dem vom Leut. MATURIN befehligten „Beagle" ein und traf am 13. in der Blanche-Bai (Neu-Pommern) ein [5]). Wenige Tage später traf auch der Kriegsschoner „Conflict" ein. Am 28. hatten beide Schiffe ein Stelldichein in dem Weber-Hafen an der Nordküste der Gazelle-Halbinsel, um ein Dorf wegen des an einem Trader L— begangenen Mordes zu züchtigen. Während der „Conflict" vorläufig hier liegen blieb, segelte der „Beagle" am nächsten Tage längs der Küste von Neu-Mecklenburg und Neu-Hannover weiter und sichtete am 4. Juni die Admiralitäts-Inseln. Nachdem Naúna [La Vandola] passirt worden war, gelangte das Schiff nach Lambutjo [Jesus Maria], an deren Nordseite ein Dorf bemerkt wurde. Ein am folgenden Tage nach demselben gesandtes Boot kehrte mit einem Schotten DONALD DOW zurück, der Hochbootsmann auf der „Dancing Wave" gewesen war, seit 5 Wochen aber sich auf der Insel mit dem Einkauf von Tripang beschäftigte. Wie er erzählte, hatten die Bewohner von Naúna wenige Tage zuvor ihm nach dem Leben getrachtet, doch waren sie von seinen Dorfgenossen zurückgeschlagen worden [6]).

Am 11. ging der „Beagle" im Konstantin-Hafen vor Anker und besuchte ROMILLY auch das Dorf Gorendu. Zwei Tage später wurde wieder ausgelaufen und darauf versucht durch die Dampier-Strasse zu segeln, was aber misslang, worauf auf dem Wege längs der Nordküste von Neu-Pommern am 2. Juli die Ankunft in dem Makadau-Hafen erfolgte. Am 8. wurde die Fahrt durch den St. Georg-Kanal fortgesetzt, am 16. die Woodlark-Insel passirt,

---

1) Notes on Papuan Birds. Novitates Zoologicae. VIII. Tring 1901, p. 61.

2) Craniometrische Studien. II. Neu-Britannien. Verhandlg. Ver. f. naturw. Unterhaltung. VI. Hamburg 1887, p. 144—148, 156—157.

3) J. D. E. SCHMELTZ. Ueber einige religiöse Gebräuche der Melanesier. Globus XLI. 1882, p. 8—10, 24—28. — Das Ausland XLI. 1882, p. 40—41. (Brief von Kleinschmidt d. d. Mioko 27. März 1880). — J. D. E. SCHMELTZ und R. KRAUSE. Die ethnographisch-anthropologische Abtheilung des Museum Godeffroy. Hamburg 1881, p. 431, 434, 540—542.

4) TH. KLEINSCHMIDT. Original-Photographien von Rassen-Typen in dem Bismarck-Archipel. Hamburg 1885. Friederichsen & Co.

5) HUGH H. ROMILLY. Letters from the Western Pacific and Mashonaland 1878—1891. London 1893, p. 149—150, 157—171. — New Guinea. Proceed. Queensland Br. Geogr. Soc. Australasia. I. 1885—86, p. 49—54. — The Western Pacific and New Guinea. London 1886, p. 110—140, 221—230.

6) Es ist dies augenscheinlich derselbe Mann, von dem H. CAYLEY WEBSTER im April 1897 in Erfahrung brachte, dass er lange Jahre auf San Gabriel gelebt habe und schliesslich von Eingeborenen einer anderen Insel ermordet worden sei. (Through New Guinea and the Cannibal Country. London 1898, p. 302).

am 19. vor der Mudge- und am 20. vor der Teste-Insel geankert. Am 29. traf das Schiff auf der Reede von Cooktown ein.

Korv.-Kapt. **Kuhn** 1881.

Der auf den Samoa-Inseln stationirte deutsche Aviso „Habicht", Korv.-Kapt. KUHN, unternahm in der Zeit vom 11. Mai bis 12. Oktober 1881 eine Rundfahrt über die Ellice-, Marshall- und Carteret-Inseln, Neu-Pommern, Neu-Mecklenburg und die Karolinen [1]).

Nachdem am 9. Juli die Linie in 160° 50' E. geschnitten worden war, kamen am 13. die Carteret-Inseln in Sicht. Zwei Tage später erfolgte das Einlaufen in den St. Georg-Kanal, worauf am Nachmittag der Anker im Matupi-Hafen, in der Blanche-Bai, (Neu-Pommern) fiel. Während der verflossenen $2^{1}/_{2}$ Jahre hatte der Handel in diesem Gebiete einen starken Aufschwung genommen. Die Firma HERNSHEIM & Co hatte ihre Hauptfaktorei von Makadau nach der Insel Matupi verlegt und beschäftigte, zusammen mit der Deutschen Handels- und Plantagen-Gesellschaft der Südsee [2]), 32 Unteragenten, die hauptsächlich Kopra erhandelten im Austausch gegen Waren. Die Firma KELLEY & WILLIAMS in Sydney hatte dagegen die auf Matupi errichtete Station bald wieder eingehen lassen.

Am 21. verliess der „Habicht" Matupi und dampfte auf dem Wege durch die Levinson-Passage nach dem Mioko- [Wesley-] Hafen, an dem sich, auf der Westspitze von Mioko, die Hauptfaktorei der Handels- und Plantagen-Gesellschaft befand. Die Fahrt wurde bereits am 22. wieder fortgesetzt und zwar nach dem nördlichen Teile von Neu-Mecklenburg. Nachdem der Gazelle-Kanal durchfahren war, wurde in die Steffen-Strasse eingelaufen und am Nachmittage des 23. zwischen der Insel Nusa [3]), wo sich eine Faktorei der Firma HERNSHEIM & Co. befand, und dem Nordende von Neu-Mecklenburg geankert. Nach der Aufnahme des Fahrwassers wurde am 25. die Reede verlassen und nach Umschiffung des Nord-Kaps (Kap Byron 2° 28,3' S., 150° 48,5' E.) das Dorf Kapsu (2° 40' S., 151° 52,5' E.), wo sich ebenfalls eine Faktorei befand, aufgesucht [4]). Am 27. lag der „Habicht" wieder vor Nusa und segelte am nächsten Tage die Steffen-Strasse aus, um am 29. dem Hunter-Hafen auf Neu-Lauenburg einen Besuch abzustatten und hierauf zum zweitenmale nach Mioko zu gehen. Vom 30. Juli bis zum 6. August blieb das Schiff vor Matupi liegen und setzte alsdann seine Fahrt nach den Admiralitäts-Inseln fort.

In der Nacht vom 8/9. kam Naúna [La Vandola] und Lambutjo [Jesus Maria] in Sicht, die mit Anbruch des Tages angesteuert wurden. Alsdann ging es in die an der Ostküste der Grossen Admiralitäts-Insel liegende Bucht, in welcher die Bird-Insel [Potomo] liegt, die also, entgegen der vom Kapitän HOLCOMB erteilten Auskunft, wirklich existirte. Gleich nach dem Einlaufen erschienen Eingeborene in zahlreichen Kanus, die Waffen, Schmucksachen, Perlmutterschalen, Schildpatt sowie Holzgefässe feilboten. Am 15. wurde die Fahrt nach den Karolinen fortgesetzt.

Société des Missionnaires de Notre-Dame du Sacré-Coeur 1882.

Nachdem Papst LEO X. im Jahre 1881 auf Anregung des oben erwähnten Marquis DE RAYS

---

1) Aus den Reiseberichten S. M. Aviso „Habicht", Korv. Kapt. KUHN. Annalen der Hydrographie. X. Berlin 1882, p. 227—233. Taf. XIII.

2) Die Nachfolgerin der Firma J. C. GODEFFROY & SOHN. Hamburg.

3) Nusa ist malaiischen Ursprungs und bedeutet Insel.

4) Ausser dieser befanden sich an der Küste noch 6 weitere Faktoreien, von denen Nawangen, Kabelman Butbut, Tubtub und Lagunebanje (wohl Lakurefange) namentlich angeführt werden.

dazu übergegangen war, ein apostolisches Vikariat für Melanesien aufs neue ins Leben zu rufen, und dafür das zwischen 0°—12° S., 135°—160° E. liegende Gebiet bestimmt hatte [1]), übernahm die Société de Notre-Dame du Sacré-Coeur die Besetzung der Missionsstationen. DE RAYS hatte in der Sorge um das Seelenheil seiner Kolonisten in Port Breton den hierfür bestimmten Priestern freie Überfahrt zugesichert. Unter der Führung des Paters DURIN schifften sich 4 andere Geistliche, darunter L. A. NAVARRE, M. FROMM und TH. CRAMAILLE, am 1. September 1881 in Barcelona auf dem Dampfer „Barcelona" ein [2]). Da der dortige französische Konsul die Abfahrt der französischen Staatsangehörigen zu vereiteln suchte, wurden sie unter falschen (spanischen) Namen in die Schiffsliste eingetragen. In den ersten Tagen des Oktober erfolgte die Ankunft in Manila, wo die „Nouvelle-Bretagne" abgewartet werden sollte, um die Geistlichen ihrem Bestimmungsorte zuzuführen. Sie traf am 17. Oktober endlich ein [3]), doch war ihre Abfahrt erst auf den 30. November angesetzt worden. Die Patres, die bereits vorher von den Augustinermönchen, in deren Kloster sie gastliche Aufnahme gefunden hatten, vor dem Unternehmen gewarnt worden waren, hatten sich am 28. an Bord des Schiffes begeben. Als man aber am 2. Dezember noch keine Anstalten zur Abfahrt machte, kehrten sie nach dem Kloster zurück, wo der Prior ihnen mitteilte, dass DE RAYS die Begleichung der Rechnungen für die angekauften Lebensmittel verweigert und der Lieferant Beschlag auf das Schiff habe legen lassen [4]). Unter diesen Umständen wurde nach anderen Mitteln ausgesehen, um nach Neu-Guinea zu gelangen. Am 3. Dezember traten die Geistlichen die Fahrt auf dem Dampfer „Panay" an, erreichten am 8. Singapore und beschlossen auf der Insel Amboina, die doch „relativement proche de la Nouvelle-Guinée" läge, eine Missionsstation zu errichten. Als sie auf dem Wege dorthin in Makassar eintrafen, erhielten sie von dem Erzbischof A. C. CLAESSENS in Batavia am 31. Dezember ein Schreiben mit der Mitteilung, dass ohne ausdrückliche Genehmigung ein solches Vorhaben unausführbar sei. Der Einladung CLAESSENS Folge leistend, reisten die Geistlichen nunmehr nach Batavia ab, wo sie am 13. Januar 1882 eintrafen. DURIN sah sich Kränklichkeit halber gezwungen nach Frankreich zurückzukehren, worauf L. A. NAVARRE zu seinem Nachfolger ernannt wurde. Das Schreiben des Generaloberen, das im April eintraf, enthielt zugleich die Mitteilung, dass der Pater R. LANNUZEL sich von Port Breton nach Neu-Britannien begeben und dass er in Beridni bei dem Häuptling TOLITORO gute Aufnahme gefunden habe. Nachdem Briefe aus Rom am 24. Juni eingetroffen waren, dampften die Missionare nach Singapore ab. Von hier aus gelangten sie auf dem Schiffe „Meath" am 21. Juli nach Cooktown, wo sie die Nachricht vorfanden, dass LANNUZEL einige Wochen vorher diesen Hafenort auf der Rückfahrt nach Frankreich berührt habe [5]). Die Fahrt nach Sydney wurde auf dem Küstendampfer „Alexandra" fortgesetzt.

---

1) Über das frühere Vikariat siehe oben p. 68—69, 80—81.

2) VICTOR JOUËT. La société des missionaires du Sacré-Coeur, dans les vicariats apostoliques de la Mélanésie et de la Micronésie. Issoudun 1887. — FERDINAND HARTZER. Cinq ans parmi les sauvages de la Nouvelle-Bretagne et de la Nouvelle-Guinée. Issoudun 1888, p. 14—24. — JEAN VAUDON. Monseigneur Verjus, missionaire du Sacré-Coeur, premier apôtre de la Nouvelle-Guinée. Annales de Notre-Dame du Sacré-Coeur. XXX. Issoudun 1895, p. 195—209.

3) Da, wie wir oben (p. 274) gesehen haben, JULES HENRY am 16. Septbr. Port Breton verlassen hatte, so muss die „Nouvelle-Bretagne" eine aussergewöhnlich lange Fahrt gehabt haben.

4) Lange kann das Schiff nicht an der Kette gelegen haben, da es am 1. Januar 1882 in Port Breton eintraf.

5) Wie wir oben (p. 275) gesehen haben, hatten die Mitteilungen von LANNUZEL zu dem Einschreiten der Gerichte gegen DE RAYS beigetragen.

Endlich, am 26. August, bot sich eine Gelegenheit an den Bestimmungsort zu gelangen. Auf dem uns bekannten „Chandernagor", Kapt. MERCIER, der mit einer Kohlenladung nach Manila bestimmt war, traten NAVARRE, CRAMAILLE und FROMM den letzten Abschnitt ihrer Reise an. Nachdem den spärlichen Überresten der „Colonie libre" am Port Breton ein Besuch abgestattet worden war, landeten die Missionare auf der Insel Matupi in der Blanche-Bucht am 29. September. Ihr Fahrt hatte beinahe 13 Monate gewährt.

Die erste Missionsstation wurde zu Beridni [Nodup] an der Nordostküste der Krater-Halbinsel errichtet, nachdem das hierzu erforderliche Grundstück für eine alte Flinte und 10 Faden Dewara (Muschelgeld) erworben worden war [1]).

J. L. van Hasselt und **W. L. Jens** 1882.

Nachdem die Utrechtsche Zendingsvereeniging beschlossen hatte, auf der unmittelbar im Norden der Wandamèn-Halbinsel im Geelvink-Busen liegenden Insel Rōn eine Station zu errichten [2]), traten die Missionare J. L. VAN HASSELT und W. L. JENS am 25. Januar 1882 von der Doré-Bai aus eine Fahrt dorthin an [3]). Der Schoner ging am 30. vor dem aus 4 Häusern bestehenden Dorf Jendé vor Anker. Hundert Schritte östlich davon lag das aus 9 Häusern bestehende Mena und nach etwa 20 Minuten Ruderns in westlicher Richtung fand sich das aus 8 Häusern bestehende Siabes [4]). Nach eingehender Besichtigung der verschiedenen Lokalitäten einigte man sich über ein Grundstück, das hinter Jendé unterhalb eines steil ansteigenden Felsens lag. Die Eingeborenen gaben das Versprechen innerhalb 5—6 Monate das Gebiet zu roden und einzuebenen. Am 10. Juli wurde die Fahrt nach dem an der Südküste von Wiak gelegenen Wosnik fortgesetzt und alsdann nach der Doré-Bai zurückgekehrt.

J. M. van Berckel 1882.

Am 18. Januar 1882 verliess die vom Leutn. z. See M. A. MEDENBACH befehligte „Batavia" die Reede von Ternate, um den Kontrolleur J. M. VAN BERCKEL nach den Mapia-Inseln zu bringen [5]). Bei der Ankunft brachte er in Erfahrung, dass O'KEEFE bald nach dem vorigen Besuch des Schiffes wieder aufgetaucht war und neue Plantagenarbeiter mitgebracht hatte. Das Schiff setzte seine Fahrt nach der Doré-Bai fort, um Kohlen zu laden, und kehrte alsdann nach Ternate zurück, wo es am 1. Februar wieder eintraf. Unterwegs wurden einige Aufnahmen an den so wenig bekannten Fam-Inseln [Jèf Fam] [6]) vorgenommen.

---

1) L. A. NAVARRE. Missions de la Mélanésie et de la Micronésie. Ann. de Notre-Dame du Sacré-Coeur. XVIII. Issoudun 1883, p. 12—19.

2) Het eiland Rhoon. Berigten van de Utrechtsche Zendingsvereeniging. XXIII. 1882, p. 12—14. Zur Deckung der auf etwa fl. 6000.— veranschlagten Kosten war ein Aufruf erlassen worden.

3) Nieuw-Guinea. l. c. XXIV. 1883, p. 33—38. — G. L. BINK und W. L. JENS hatten diese Insel bereits am 2. und 3. März 1879 besucht. (l. c. XX. 1879, p. 155).

4) Oberhalb dieses Ortes hatte der Missionar CARL BEYER im Jahre 1874 eine zeitlang als Kaufmann gehaust. (Verslag van den staat en de verrigtingen der Utr. Zendingsvereening over het jaar 1873, p. IV).

5) P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA. Kritisch overzicht der reizen naar Nederlandsch Nieuw-Guinea in de jaren 1879—1882. Bijdr. t. d. Taal-, Land- en Volkenkunde ter gelegenheid van het 6de Congres der Orientalisten 1883. Land- en Volkenkunde, p. 223—224. — Jaarboek der Kon. Nederl. Zeemacht 1881—1882, p. 380. — Koloniaal Verslag 1882, p. 25.

6) Diese Inseln findet man auf den Karten bis Ende des vorigen Jahrhunderts unter dem falschen Namen Tamiai.

H. J. Monod de Froideville 1882.

Auf die Nachricht hin, dass Deutsche an der Nordküste von Waigëu gelandet seien, um eine Anpflanzung anzulegen, erhielt der Kontrolleur H. J. MONOD DE FROIDEVILLE den Auftrag, auf der vom Leutn. z. See H. VAN DER MEER befehligten „Batavia" nach dem Tatort abzugehen [1]). Nach dem Verlassen der Reede von Ternate am 20. Juni 1882 traf das Kriegsschiff zwei Tage später vor dem aus 10 Hütten bestehenden Napirboi [Umka] an der Südküste von Waigëu ein. Westlich davon fand man das Dorf Saleo. Der Radja, der seinen Wohnsitz von dem im nördlichen Teile der Tĕlaga Waigëu gelegenen Wai Umi nach Mumus am Osteingang der Rabiai-Strasse verlegt hatte, befand sich zurzeit auf der Insel Batan Palé und musste erst geholt werden. Nachdem er in der Nacht vom 24. zum 25. eingetroffen war, erzählte er, dass die vor 4 Monaten auf einem Schoner eingetroffenen Fremdlinge um die Erlaubnis nachgesucht hätten, in der Fofag-Bai eine Niederlassung zu gründen. Als sie an den Sultan von Tidore gewiesen wurden, hatten sie das Versprechen gegeben sich an diesen zu wenden, sobald die mitgebrachte Dampfbarkasse montirt worden sei.

Am Morgen des 25. setzte die „Batavia" ihre Fahrt nach der Nordküste von Waigëu fort, traf aber bei ihrem Einlaufen in die Fofag-Bai die „Ocean Pearl", so hiess der Schoner, nicht mehr an, wohl aber einige Schuppen, ferner Überreste von Kisten und anderen Gegenständen. Wie man von einem Eingeborenen vernahm, waren die Fremden, von denen einer gestorben war, mit vielen Kranken an Bord vor einigen Tagen unter Mitnahme der gepflanzten Kakao-, Zimmt- und Pfeffersteckling wieder abgesegelt.

Auf ihrer Rückfahrt ging die „Batavia" zunächst in der Aljui- [Rossel-] Bai, südlich vom Kap Forrest vor Anker, besuchte darauf die Insel Gag, um von dort aus — auf Wunsch des Hydrographischen Bureaus in Batavia — Nachforschungen nach den Doif-Inseln, anzustellen. Sie konnten merkwürdigerweise nicht aufgefunden werden [1]). Wenige Tage nach dem am 30. erfolgten Eintreffen in Ternate, stellte sich auch die „Ocean Pearl", Kapt. BLOOM, mit dem Eigentümer ADOLF LANGEN an Bord ein. Sie setzte ihre Fahrt nach den Kei-Inseln fort, wo LANGEN sein Glück aufs neue versuchen wollte [2]).

Jonkheer Th. G. V. Boreel 1882.

Der Resident von Ternate, Jhr. TH. G. V. BOREEL, trat am 14. Oktober 1882 von Ternate aus eine Inspektionsreise nach Neu-Guinea auf dem zu diesem Zwecke gecharterten Dampfer „Sing Tjin" an [3]). Über Gébé gelangte er zunächst nach der Fofag-Bai und traf am 22. vor Mumus an der Südküste von Waigëu ein. Nachdem zwei Tage später die Doré-Bai erreicht worden war, wurde am 27. die Ansus-Bai an der Südküste von Japen mit den dort

1) P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA. l. c. pag. 225—235. — Jaarboek der Kon. Nederl. Zeemagt 1881—82, p. 380.

2) Duif-eilanden bestaan niet en ondiepte ontdekt beO. Gilolo of Halmahera. Berigt aan Zeevarenden. 's Gravenhage 1882, N°. 23/634. Über diese Inseln s. oben, p. 110, 158.

3) A. LANGEN. Ethnographie der Papua-Inseln. Zeitschr. für Ethnologie. XVI. Berlin 1884, p. [426]—428]. — Hier legte er auf der Insel Klein-Kei [Nuhu Roa] beim Dorfe Tual Plantagen und eine Dampfsäge an. (H. GOTTFR. LANGEN. Die Key-oder Kei-Inseln. Wien 1902, p. 58—64). AD. LANGEN aus Köln war ein Projektenmacher, der grosse Summen auf die verschiedenartigsten Unternehmungen, von denen er keine einzige zu halten vermochte, verschwendete.

4) P. J. B. ROBIDÉ VAN DER AA. Kritisch overzicht der reizen naar Nederl. Nieuw-Guinea. Bijdr. t. de T. L. en Vk. ter gelegenheid van het 6de Congres der Orientalisten 1883. Land- en Volkenk., p. 231—238. — Koloniaal Verslag 1883, p. 20.

befindlichen Faktoreien der Firmen A. A. BRUIJN und C. W. R. VAN RENNESSE VAN DUIVENBODE besucht. Am 29. landete BOREEL auf der Insel Insu Moār [1]) an der Nordküste von Neu-Guinea (1° 57′ S., 139° E.). Bereits vor dem Eintreffen kamen etwa 30 Kanus mit ingesamt 100 Insassen dem Schiffe entgegen. Das in der Nähe des Ankerplatzes liegende, aus 20 Häusern bestehende Dorf besass auch einen Karawari (Versammlungshaus), dessen Betreten aber nicht gestattet wurde. Am folgenden Tage dampfte der „Sing Tjin" nach den Arimoa-Inseln. Gelandet wurde auf der Insel Liki [2]), doch war am Strande keine Niederlassung zu entdecken. Nunmehr wurde westlicher Kurs genommen. Nach Besuch der Reede von Korido an der Südküste von Supiori am 1. November, wurde noch an demselben Tage nach der Insel Nufōr gedampft, die aber ebensowenig von BOREEL betreten wurde; am nächsten Tage ging es nach Andai und alsdann wiederum nach der Doré-Bai. Auf der Rückfahrt hielt der „Sing Tjin" am 4. vor Samaté auf Salawati und traf am 8. auf der Reede von Ternate ein.

William Henry Maxwell 1882.

Der Kommandant des britischen Kriegsschiffes „Emerald", Leutn. W. H. MAXWELL, erhielt am 2. Dezember 1881 den Befehl, nach einigen Inseln im westlichen Teiles des Stillen Ozeans abzugehen, um Eingeborene für die Räubereien und Morde, deren sie sich schuldig gemacht hatten, zu bestrafen. Am 8. wurde Sydney verlassen und zunächst Kurs nach den Salomo-Inseln gesetzt. Nachdem MAXWELL sich hier seiner Aufträge erledigt hatte, traf er am 16. Januar 1882 vor der Teste-Insel [Wari] ein. Wie der an Bord kommende Missionsgehülfe bekundete, war die Mannschaft, darunter zwei Weisse, des Kutters „Annie Brooks", Kapt. FORMAN, im Juni 1881 [3]), nachdem sie auf Mewstone [Moturina] gelandet war, um Holz zu fällen, von den Eingeborenen überfallen und getötet worden. Zwei andere Weisse wurden an Bord des Schiffes von Bewohnern der Brooker-Insel [Utian] niedergemetzelt.

Am 18. segelte die „Emerald" ab und gelangte durch die Duchateau-Einfahrt am folgenden Tage nach Mewstone. Unmittelbar darauf gingen Boote unter der Führung des Leutn. CLARKE nach der Insel ab, um das Dorf und die am Strande liegenden Kanus zu zerstören. Nachmittags sowie im Laufe des 20. wurden in derselben Weise die umliegenden Inseln abgesucht. Während dieser beiden Tage waren im ganzen 13 Dörfer den Flammen preisgegeben worden. In allen hatte man geplünderte Gegenstände angetroffen. Am 21. ging das Schiff nach der Brooker-Insel ab, doch waren hier keine Niederlassungen vorhanden [4]). Zu bemerken ist noch, dass auf der Fahrt von der Teste-Insel nach Moturina ein ausgedehntes Riff unter 10° 36′ 50″ S., 151° 35$^1/_2$′ E., das den Namen Emerald-Riff erhielt, entdeckt wurde. Auch 2$^3/_4$ Seemeilen von der Ostspitze von Eddystone entfernt, hatte man unter 11° 8′ S., 152° 33′ 30″ E. ein Riff angetroffen [5]). Am 31. Januar kehrte die „Emerald" nach Sydney zurück.

1) BOREEL nennt die Insel Wakdé. Es ist dies die bei den Händlern übliche Bezeichnung für Insu Moār und Insu Manai. (F. S. A. de CLERCQ. De West- en Noordkust van Nederl. Nieuw-Guinea. Tijdschr. K. Ned. Aardr. Gen. (2) X. 1893, p. 984).

2) Kumamba bei BOREEL. Es ist dies abermals die bei den Händlern übliche Bezeichnung.

3) THEOD. F. BEVAN (Toil, Travel, and Discovery in British New Guinea. London 1890 p. 115—117) verlegt diesen Überfall in den November 1880. (s. oben p. 281).

4) Copy of Papers relating to Punishment of Natives for Outrages committed by them in the Solomon Islands and other Groups of the Western Pacific. London 1881, p. 13—15.

5) Hydrographic Notice. London 1881, N°. 14. — Australia Directory II. 3d ed. 1879. Revised Supplement 1887, p. 117—118. — Berigt aan Zeevarenden. 's Gravenhage 1881, N°. 28/772.

James Chalmers 1882.

Am 6. Februar 1882 verliess JAMES CHALMERS Port Moresby, um sich zunächst nach Bura zu begeben [1]). Auf der Weiterfahrt nach der Redscar-Spitze am folgenden Tage sah er sich infolge Gegenwindes gezwungen dieses Dorf wieder aufzusuchen, doch konnte er an demselben Abend nochmals auslaufen und am 8. in Manu-Manu eintreffen. Von hier aus suchte CHALMERS das Dorf Kabadi auf, in dem er trotz aller düsterer Prophezeihungen freundliche Aufnahme finden sollte. Auf einem landeinwärts unternommenen Ausflug erreichte er den Fluss Aroa und besuchte auch die Dörfer Kaukana und Matapaila. Nach dem Wiedereintreffen in Manu-Manu wurde über Bura die Rückfahrt nach Port Moresby angetreten.

Am 7. August segelte CHALMERS abermals nach Manu-Manu, um von hier aus das erste Dorf der Landschaft Daura [Doura] aufzusuchen. Vor drei Jahren hatte er hier noch eine in Wohlstand verkehrende Bevölkerung angetroffen, doch war es inzwischen verlassen worden und ganz verfallen. Die Entfernung der in NE.z.E. aufragenden höchsten Spitze des Owen Stanley-Gebirges schätzte er auf 23 miles [2]). Am Morgen des 9. trat CHALMERS eine Fusswanderung an, in der Hoffnung das Dorf Kone zu finden, konnte aber auf dem 12 miles langen Marsche keine Spur von Eingeborenen bemerken und musste unverrichteter Sache zurückkehren. Ein am 10. in anderer Richtung angetretener Marsch verlief ebenso resultatlos. Am 12. begab er sich nach der Redscar-Spitze und kehrte am folgenden Tage über Bura nach Port Moresby zurück [3]).

A. W. Murray 1882.

Die durch die Ermordung der in Kalo stationirten Missionsgehülfen (s. oben p. 289) gerissene Lücke sollte bald wieder ausgefüllt werden. Bereits am 20. Juli 1881 segelten ihrer drei von Raiatea (Gesellschafts-Inseln) ab [4]), um über Rarotonga, wo sich 5 weitere hinzugesellten, auf dem „John Williams", Kapt. KIRKPATRICK, zunächst nach Sydney [5]) abzugehen. Nachdem sie hier im Januar 1882 eingetroffen waren, setzte das Schiff, mit A. W. MURRAY an Bord, am 23. März die Fahrt nach seinem Bestimmungsort fort. Die Ankunft in Port Moresby erfolgte am 14. April [6]). Nach achttägigem Aufenthalt nahm MURRAY für immer Abschied von Neu-Guinea und kehrte zu bleibendem Aufenthalt nach Sydney zurück, wo er hochbetagt am 7. Juli 1892 verschied.

Der „John Williams" lief am 29. Mai wieder aus Port Jackson aus, um nach Lifu zurückzukehren [7]).

W. G. Lawes und **James Chalmers** 1882.

Im zweiten Quartal 1882 traten LAWES und CHALMERS in Begleitung des kurz vorher aus England eingetroffenen Arztes THOMAS RIDGLEY eine Fahrt nach Maiwa an, wo

1) JAMES CHALMERS. Pioneering in New Guinea. London 1887, p. 98—110.
2) In Wirklichkeit betrug die Entfernung gegen 40 miles.
3) L. c. pag. 110—118.
4) New Guinea. Designation of Teachers. Chronicle London Missionary Soc. 1881, p. 283.
5) Departure of Native Teachers for New Guinea. Ibid. 1882, p. 242.
6) A. W. MURRAY. A Week at Port Moresby. Ibid. p. 291—294.
7) The JOHN WILLIAMS. Ibid. p. 351.

einige Missionsgehülfen eingesetzt werden sollten. Sie benutzten diese Gelegenheit, um eine Wanderung nach der nordwestlich vom Possession-Kap unter etwa 8° 30' S. liegenden Landschaft Oiapu (nicht Oiabu) zu unternehmen. Nach einem Marsch durch morastiges Terrain überschritten die Reisenden erst eine etwa 350 feet und darauf eine etwa 500 feet hohe Küstenkette, die den gemeinschaftlichen Namen Ridgley-Ketten erhielt. Gegen 9 miles von Maiwa entfernt, wurde das erste Dorf erreicht, nach Zurücklegung weiterer 4 miles gelangte man in ein zweites. Von Aipiana bis Inawái waren es 3 miles und von dort bis Amo-Amo noch 1 mile. Von hier aus wurde nach Maiwa zurückgekehrt [1]).

Gegen Ende des Jahres besuchten W. G. LAWES und Frau mit JAMES CHALMERS die NE. von Port Moresby befindliche Landschaft Sogeri in Begleitung von 20 eingeborenen Trägern. Am ersten Tage gelangten die Reisenden bis nach dem 15 miles entfernten Dorf Robaduma [2]), von dem aus sie am folgenden Morgen den etwa 2320 feet hohen Weriata [Veriata] erstiegen. Einen Tag später wurden die vom Laloki gebildeten Rauna-Wasserfälle (347 feet) besucht und nach einem mehrtägigen Aufenthalt in dem Hauptdorf der Landschaft Taburi die Wanderung nach dem 18—20 miles entfernten Sogeri fortgesetzt. Nach einem 10 Tage währenden Aufenthalt kehrten die Missionare nach Port Moresby zurück [3]).

S. Mac Farlane 1882.

Nach einer Pause von 7 Jahren machte S. MAC FARLANE sich aufs neue auf, um mit dem Dampfer „Ellengowan", der von dem Schoner „Mayri" begleitet wurde, den Fly-Fluss behufs Gründung von Missionsstationen aufzusuchen. Da er in Erfahrung gebracht hatte, dass zwischen dem Nordende des Warrior-Riffes und der Bristow-Insel [Bobo] eine gute Durchfahrt vorhanden sei, nahm der Kapitän eine Untersuchung des Fahrwassers vor, wobei in der Tat eine 2—3 Seem. breite und selbst für Schiffe mit grossem Tiefgang passirbare Durchfahrt in 9° 14' S., 143° 10' E. ermittelt wurde. Sie erhielt den Namen Missionary Passage [4]) und liegt in 9° 15' S., 143° 10' E. Auf der Weiterfahrt wurde die Bampton-Insel [Párama] besucht, darauf in den Fly-Fluss eingelaufen und in den Dörfern Mibu und Sumai auf der Insel Kiwai gelandet.

Scheitern eines Schiffes an der Fly-Mündung 1882.

Im Dezember 1882 scheiterte ein Dreimastschoner in der Nähe der Mündung des Fly-Flusses. Die aus 17. Personen bestehende Mannschaft wurde von Eingeborenen ermordet und das Schiff geplündert [5]). Wie MAC FARLANE mitteilt, wurden die Dörfer auf der Insel Kiwai, deren Bewohner an dem Überfall teilgenommen hatten, von Kapt. C. PENNEFATHER in Brand gesteckt [6]).

1) JAMES CHALMERS. Pioneering in New Guinea. London 1887, p. 1—12. — JAMES CHALMERS. Pioneer Life and Work in New Guinea 1877—1894. London 1895, p. 66—73. Seine Angabe. dass dieser Ausflug 1883 stattgefunden habe, ist unrichtig. THOMAS RIDGLEY kam am 17. April 1882 nach Port Moresby und verliess die Station bereits wieder am 3. Juni. (Report of the Special Commissioner for 1888. London March 1889, p. 43).

2) Robertum bei W. E. ARMIT u. a.

3) W. G. LAWES. An Excursion in the Interior of New Guinea. Proceed. R. Geogr. Soc. N. S. V. London 1883, p. 355—358. — [R. A. SMITH]. Una recente escurzione alla Nuova Guinea. Boll. Soc. Geogr. Ital. XX. Roma 1883, p. 529—533.

4) New Guinea. The Western Mission. Chronicle London Missionary Society. 1883, p. 245—249. (Petermanns Mittlg. XXIX. 1883, p. 465). — Australia Directory II. 6th ed. 1907, p. 529.

5) Australian Handbook 1886, p. 699. — Further Correspondence respecting New Guinea, August 1889. London 1890, p. 158.

6) New Guinea. Fly and Katau Rivers. Chronicle London Miss. Soc. 1884, p. 105—106.

Korv. Kapt. **von Kyckbusch** 1882.

Am 19. April 1882 trat das vom Korvettenkapitän VON KYCKBUSCH befehligte deutsche Kanonenboot „Möwe" von Apia aus die Heimreise an. Am Mittage des 9. Mai befand das Schiff sich unter 9° 55′ S., 146° 2′ E. Am 10. morgens passirte es den Bramble Cay und lief in den Grossen Nordostkanal ein. Nachdem es am 12. vor der Thursday-Insel vor Anker gekommen, setzte es am 13. nachmittags die Fahrt fort und verliess durch den Prince of Wales-Kanal die Torres-Strasse [1]).

J. Köhne 1882.

Die Bark „Louise", Kapt. J. KÖHNE, lag vom 23. Mai bis zum 27. Juni 1882 vor Matupi in der Blanche-Bucht auf Neu-Pommern. Ausser den dort angestellten meteorologischen Beobachtungen ist über die Fahrt des Schiffes nichts bekannt geworden [2]).

Korv. Kapt. **Karcher** und Kapt. Leutn. **Geiseler** 1882—83.

Das von der deutschen Reichsregierung gegebene Versprechen die Handelsinteressen zu schützen, wurde prompt eingelöst. Am 25. November 1882 traten die Kriegsschiffe „Carola", Korv. Kapt. KARCHER, und „Hyäne", Kapt. Leutn. GEISELER, eine Kreuzfahrt von Apia aus an. Nachdem am 12. Dezember die Carteret-Inseln [Kilinailau] passirt worden waren, erfolgte zwei Tage später das Einlaufen in den St. Georg-Kanal, worauf am Nachmittage die Anker in dem Matupi-Hafen, damals noch Greet-Hafen genannt, fielen. Der Aufenthalt wurde dazu benutzt den Hafen zu vermessen, auch um dem Krater des Kaije, dem zeitweilig grosse Rauchmengen entstiegen, einen Besuch abzustatten. Ferner wurde eine Fahrt nach Kambakanda und von dort nach dem Weber-Hafen [Kambair-Bucht] unternommen, endlich Kinigunan an der Südseite der Blanche-Bai aufgesucht.

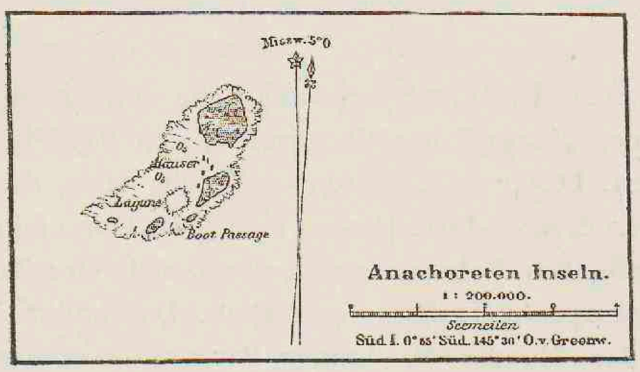


Fig. 30.

Am 19. Dezember wurde die Fahrt fortgesetzt, worauf am folgenden Tage bei der Mausoleum-Insel [Selapiú] eine kurze Trennung erfolgte. Während das Kanonenboot nach der Insel Nusa abging zur Bestrafung der Bewohner, die sich eines räuberischen Überfalles der

---

1) Aus den Reiseberichten S. M. S. „Moewe". Korv. Kapt. v. KYCKBUSCH. Ann. der Hydrographie. X. 1882, p. 549—555, 558.

2) Witterung in Matupi während der Zeit vom 23. Mai bis zum 27. Juni 1882 nach den Beobachtungen von Kapt. J. KÖHNE von der deutschen Bark „Louise". Ann. der Hydrographie. XI. 1883, p. 430—432.

3) Aus den Reiseberichten S. M. S. „Carola", Korv. Kapt. KARCHER. Ibid. pag. 277—287, 574—578. — Aus den Reiseberichten S. M. S. „Carola", Korv. Kapt. KARCHER, und S. M. Kbt. „Hyäne", Kapt. Lieut. GEISELER. Ibid. p. 514—519. — J. WEISSER. Kreuzfahrten der „Hyäne". Verhandlg. Ges. f. Erdkunde. X. Berlin 1883, p. 289—296. — J. WEISER. Über die topographische Bezeichnung einzelner Plätze des Neu-Britannischen Archipels. Ann. d. Hydrographie. XI. 1883, p. 578—579. — J. WEISSER. Der Bismarck-Archipel und das Kaiser Wilhelmsland. Mittlg. geogr. Ges. Hamburg 1885/86. Hamburg 1887, p. 269—296. — J. WEISSER. Nachrichten über das deutsche Schutzgebiet. Nachr. von und über Kaiser Wilhelms-Land. II. Berlin 1886, p. 11—22. — J. WEISSER. Einige noch unbekannte Sitten und Gebräuche der Eingeborenen von Neu-Britannien. Zeitschr. f. Ethnologie. XVII. Berlin 1885, p. [276]—[279]. — Aus dem Vermessungsbericht S. M. Kbt. „Hyäne", Kapt. Lieut. GEISELER. Ann. d. Hydrogr. XII. 1884, p. 375—376. Taf. X.

dortigen Faktorei schuldig gemacht hatten [1]), dampfte die „Carola" weiter längs der Westküste von Neu-Hannover. Bei dem Vorbeifahren an St. Matthias wurde östlich von ihm eine Insel mit 2 wenig hohen Bergen bemerkt, die für Tenet (lies Tench-Insel) angesehen wurde. Es war dies jedoch die Sturm-Insel [Emirau]. Nachdem am 23. die Anachoreten [Kanīt] in Sicht gekommen waren, wurde am nächsten Tage, mit der inzwischen eingetroffenen „Hyäne", bei der südlichen Insel [Waseng] geankert. Man fand 3 grössere und eine kleinere Insel, die dicht mit Palmen und anderen Bäumen bedeckt waren. Das gemeinsame Riff besass nur bei der süd-

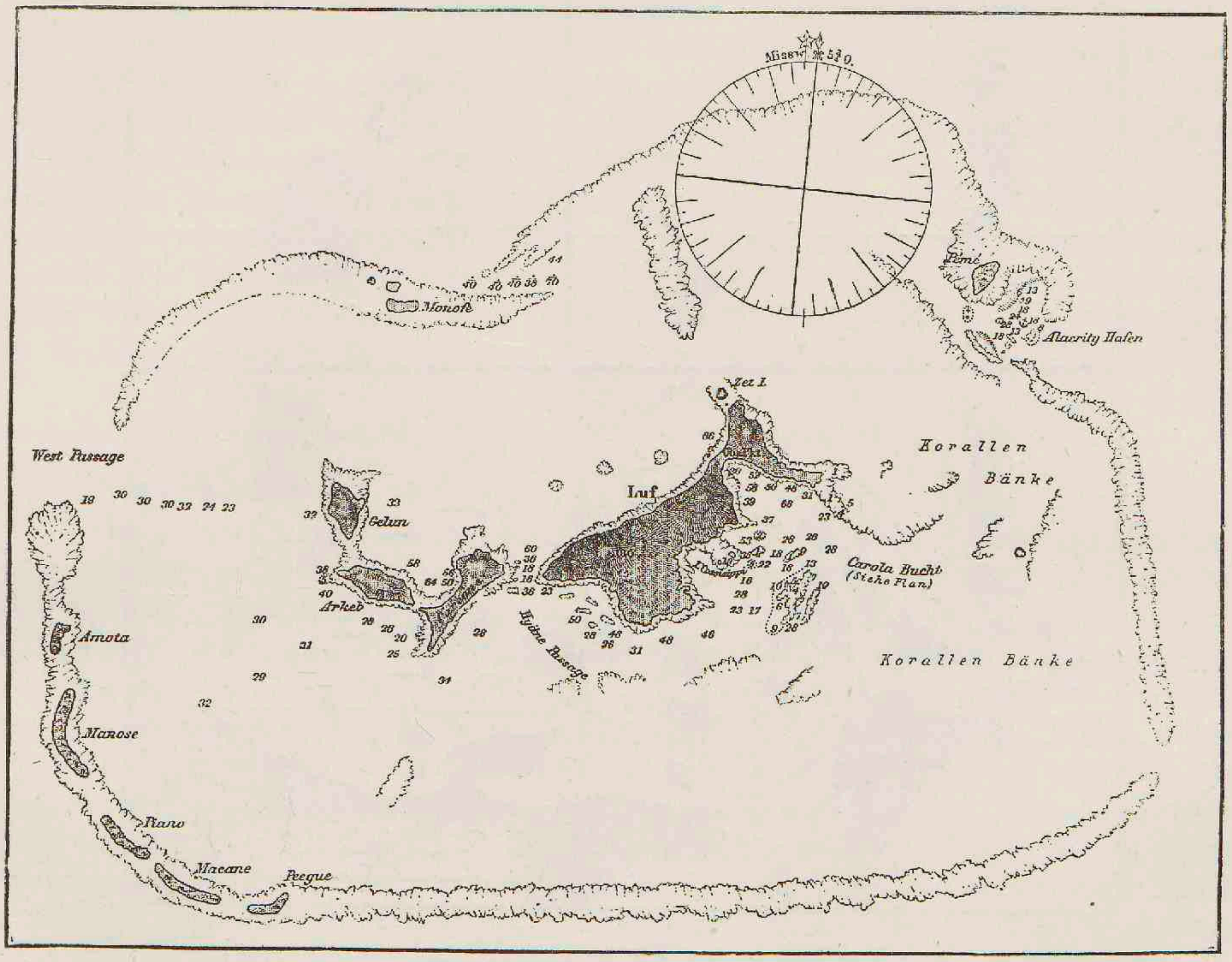


Fig. 31.

lichen Insel zwei Bootpassagen (Fig. 30). Auf der Weiterfahrt erfolgte am 26. das Einlaufen in die Lagune der Luf- [Hermit-] Inseln, auf denen der Aufenthalt bis zum 5. Januar 1883 währte. Nach einer Züchtigung der Eingeborenen [2]) wurde die Inselgruppe vermessen (Fig. 31). Die Lage des Hauptdorfes auf Luf wurde zu 1° 32,2′ S., 145° 2,8′ E. bestimmt.

1) J. WEISSER sagt (Mittlg. Geogr. Gesellsch. Hamburg 1885/86, p. 272), dass die „Hyäne" sich von Dezember 1883 bis Mitte März 1884 im Bismarck-Archipel befunden habe und dass die Bestrafung von Nusa im Januar 1884 erfolgt sei. Diese Angabe beruht auf einem Irrtum, denn es war in der Zeit vom Dezember 1882 bis März 1883, dass das Schiff den Bismarck-Archipel besuchte. (Annalen der Hydrographie. XII. 1884, p. 710).

2) H. H. ROMILLY. The Western Pacific und New Guinea. London 1886, p. 119—125. In den offiziellen Reise-

Zur Vervollständigung der vom „Habicht" gemachten Aufnahmen [1]) wurde nunmehr nach der Ostseite der Nordküste der Grossen Admiralitäts-Insel gedampft und hier festgestellt, dass die östliche Negros-Insel nur ein Stück des Festlandes ist [2]). Während die „Hyäne" eine Vermessung des nördlichen Hafens vornahm, begab die „Carola" sich zu dem gleichen Zweck nach der Bucht, in der die Bird-Insel [Potomo] lag.

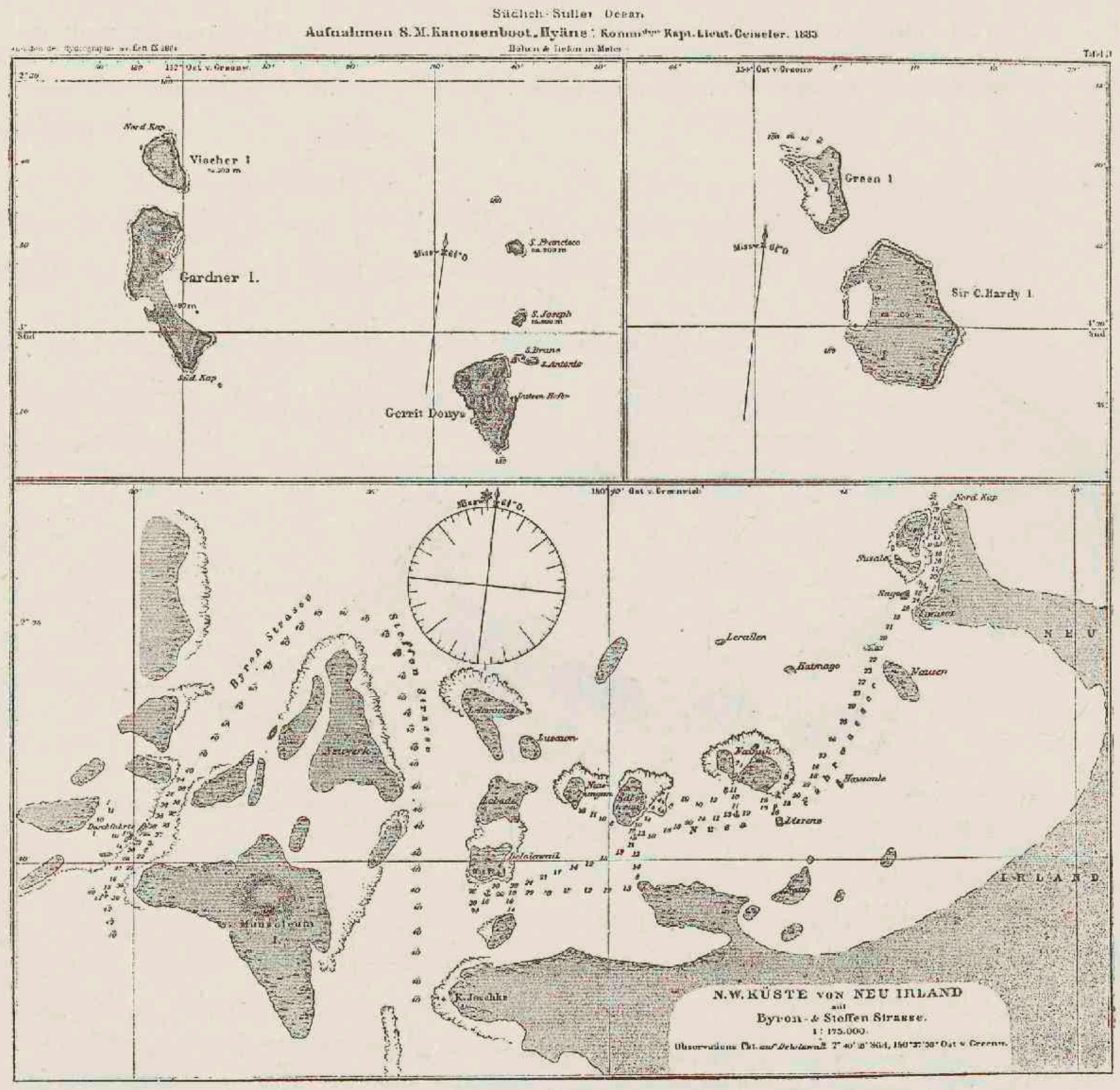


Fig. 32.

Am 11. Januar traf das Geschwader wieder vor Matupi ein, um sich bald darauf aufs neue zu trennen. Am 16. dampfte die „Carola" wieder aus und setzte nach einem Besuche

berichten sind diese und andere Massregeln mit Stillschweigen übergangen worden. — Bereits im Jahre 1878 hatten die Eingeborenen den vor Luf liegenden Dreimastschoner „Elisa" überfallen, die ganze Besatzung einschliesslich der Frau des Kapitäns getötet, das Schiff ausgeraubt und darauf verbrannt. Im Jahre 1881 raubten sie die Station der Firma HERNSHEIM & Co aus und töteten den Händler. Den nächsten Anlass zu der Bestrafung dürfte aber der 1882 auf den Dampfer „Freya" der eben erwähnten Firma verübte Angriff gegeben haben. Der Kapitän HOMEYER war dabei erschossen worden. Beim Rückzug geriet der Dampfer auf ein Riff und konnte nur durch Werfen der Ladung wieder flott gemacht werden. (HEINRICH SCHNEE. Bilder aus der Südsee. Berlin 1904, p. 79—81).

1) Siehe oben pag. 295.

2) Diese Beobachtung beruhte jedoch auf Täuschung.

von Mioko seine Fahrt nach Sydney fort, wo sie am 10. Februar eintraf. Nach dem Einnehmen von Kohlen, lief sie am 19. wieder aus und gelangte über Auckland, die Viti-Inseln und die Neu-Hebriden, am 7. Juni nochmals nach Mioko, besuchte Matupi sowie am 14. Juni die Hermit-Inseln und setzte in westlicher Richtung ihre Heimreise fort. Am 3. Juli gelangte sie nach Batavia und am 18. Oktober nach Kiel. Die „Hyäne" nahm inzwischen Vermessungen in den Durchfahrten zwischen Neu-Mecklenburg und Neu-Hannover vor, kehrte noch einmal nach Matupi zurück, suchte darauf die in der Nähe von Neu-Lauenburg liegende Insel Makadau auf, welche am 21. Februar verlassen wurde [1]). Nunmehr ging das Kanonenboot nach den im Osten von Neu-Mecklenburg liegenden Inseln ab, um von ihnen Kartenskizzen anzufertigen. Es waren dies die Visscher-Insel, die Gardner-, Gardenijs- und die Grünen-Inseln (Fig. 32). Auf der Gardenijs-Insel wurde auch der Louise-Hafen angelaufen. Ferner suchte die „Hyäne" die Liki-Liki-Bucht, die unweit des Südendes von Neu-Mecklenburg an der Ostküste liegt, auf, um die Bewohner, die den hier vor Anker gekommenen Schoner „Mioko" ausgemordet und ausgeraubt hatten, zu bestrafen [2]). Als die Landungsabteilung das auf der Metlèk-Halbinsel liegende Dorf betrat, fand sie es verlassen [3]). Nachdem die Hütten in Brand gesteckt worden waren, wurde nach der English Cove [Port Breton], wo sich die Bewohner inzwischen angesiedelt hatten, gedampft. Auch hier wurde, wie J. WEISSER berichtet, die Niederlassung zerstört [4]).

Am 9. März traf die „Hyäne" in Brisbane ein, wo sie bis zum 12. blieb, ging darauf nach Auckland ab und befand sich am 12. Mai wieder auf Reede von Apia.

Cyprian A. G. Bridge 1882—83.

Das britische Kriegsschiff „Espiègle", Kapt. CYPRIAN A. G. BRIDGE, berührte in den Jahren 1882 und 1883 gelegentlich seiner Fahrten im westlichen Teile des Stillen Ozeans auch Neu-Pommern und Neu-Lauenburg, ohne dass genauere Daten mitgeteilt werden [5]). Durch R. PARKINSON erfährt man, dass das Schiff am 25. Oktober 1882 aus Port Jackson auslief und nach einem Besuch der Salomo-Inseln am 19. November im Hafen von Mioko vor Anker ging [6]). Im folgenden Jahre gelangte BRIDGE, nachdem er Rotumah, die Ellice-, Gilbert-, Marshall- und Palau-Inseln berührt hatte, abermals nach Neu-Pommern und nach Neu-Lauenburg. Er berichtet über einen tätigen Vulkan [Kaije] und über heisse Quellen, die er irrigerweise nach Matupi verlegt, gedenkt einer von Nodup aus nach der Blanche-Bai angetretenen Wanderung, bringt kurze Notizen über die Faktoreien auf Mioko und Matupi sowie über die katholische Mission in Nodup. L. A. NAVARRE erzählt, dass das Schiff am 4. September 1883 die Blanche-Bai verliess und genau einen Monat später in Sydney eintraf [7]).

Kolonialbestrebungen in Deutschland, England und **Australien** 1882—83.

Wie wir oben (p. 131, 285—286) gesehen haben, hatten die auf Erwerbung eines Teiles von Neu-Guinea gerichteten Bestrebungen in Deutschland einen wenig günstigen Boden

1) J. WEISSER hatte im Laufe dieses Monats auch den Vulkan Mutter bestiegen und seine Höhe zu 635 m. bestimmt.
2) OTTO FINSCH. Samoafahrten. Leipzig 1888, p. 137—138.
3) Eine Aufnahme findet sich in Ann. der Hydrographie. XI. 1883, Taf. 10.
4) Der Bismarck-Archipel. Mittlg. Geogr. Ges. Hamburg 1885—86, p. 274.
5) CYPRIAN BRIDGE. Cruises in Melanesia, Micronesia, and Western Polynesia, in 1882, 1883 and 1884; and Visits to New Guinea and the Louisiades in 1884 and 1885. Proceed. R. Geogr. Soc. N. S. VIII. 1886, p. 545, 551, 552.
6) Im Bismarck-Archipel. Leipzig 1887, p. 1, 8, 14.
7) Annales de Notre-Dame du Sacré-Coeur. XVIII. Issoudun 1883, p. 284.

gefunden. Einige Bewegung machte in der Tagespresse ein von GERH. ROHLFS auf der Versammlung Deutscher Naturforscher und Ärzte in Eisenach gehaltener Vortrag über deutsche Kolonisation [1]), nicht ohne indessen Widerspruch hervorzurufen. Ein „mit Neu-Guinea aus eigenen Reiseerfahrungen bekannter Naturforscher" schrieb dazu [2]): „Ackerbau-Colonien sind in einem tropischen Klima ausser auf Hochplateaux für Deutsche unmöglich, Hochplateaux aber kennt man erstlich noch nicht auf Neu-Guinea und zweitens wäre es ausserordentlich schwer, sie zu erreichen, wenn sie existiren, geschweige sie zu exploitiren. Es fehlen auch alle Arbeitskräfte, denn die Papuas werden ebensowenig wie die Australier und Neu-Seeländer im Dienste von Europäern das Feld bebauen .... Man kann daher nicht so ohne Weiteres an Handelscolonien denken, denn diese sind ohne Feldbauer nicht möglich. Was bleibt also übrig? Ich wüsste es nicht zu sagen. Deutsche Bauern dorthin zu dirigiren, wäre ein unerhörter Frevel, und eine Handelscolonie ohne den Schutz der deutschen Regierung zu gründen, wäre ein sehr fragwürdiges Unternehmen. Selbst mit dem Schutze der Regierung, welche wohl schwer zu erlangen sein dürfte, böte Neu-Guinea weit mehr Schwierigkeiten als ein von Malayen bevölkertes tropisches Inselland .... Da es sich für deutsche Bauern vorerst nicht eignet, da es der Colonisirung, im Sinne der Holländer z. B., ausserordentliche Schwierigkeiten entgegenstellt, so müsste man neue Formen der Exploitirung erdenken und ein gewagtes kostspieliges Experiment machen. Mir scheint das aussichtslos".

Der Anstoss, der den Stein ins Rollen brachte, sollte von aussen kommen. Der Geograph EMIL DECKERT veröffentlichte am 27. November [3]) einen in dem Verein für Erdkunde in Dresden am 17. November gehaltenen, aber nicht widerspruchslos hingenommenen Vortrag [4]), der nur äusserst bescheidene Kenntnisse von Neu-Guinea verriet [5]). Es wäre ihm das gewöhnliche Loos von Zeitungsartikeln beschieden gewesen, hätte nicht die australische Presse sich seiner bemächtigt und ihm zugleich einen offiziösen Charakter zugeschrieben. Am 7. Februar 1883 lieferte der Sydney Morning Herald eine Übersetzung, die rasch ihre weitere Verbreitung durch die übrigen Zeitungen Australiens fand [6]). Die lebhafteste Erregung verursachte sie in Queensland und am 15. März fasste die gesetzgebende Körperschaft den Beschluss, die östlich vom 141° liegende Hälfte von Neu-Guinea zu annektiren. Der Premierminister THOMAS MAC ILWRAITH beauftragte den auf der Thursday-Insel stationirten Police

---

1) Ein authentischer Abdruck dieses Vortrages scheint nicht erschienen zu sein. In dem Tageblatt der 55. Versammlung Deutscher Naturf. und Aerzte. Eisenach 1882, p. 47, wird er nur kurz erwähnt. — Es muss hervorgehoben werden, dass vor ihm FRIEDR. FABRI auf Neu-Guinea hingewiesen hat. (Bedarf Deutschland der Kolonien? Gotha 1879).

2) Petermanns Mittlg. XXVII. 1882, p. 433.

3) Neu-Guinea. Allgemeine Zeitung. München 1882, p. 4873—4874 (N°. 331).

4) Neu-Guinea, besonders mit Rücksicht auf deutsche Colonisationsbestrebungen. XVIII., XIX und XX. Jahresber. des Ver. f. Erdkunde. Dresden 1883, p. 47.

5) So sind nach DECKERT die „hohen Sandsteinfelsinseln der Torres-Strasse — Tauan, Boigu, Saibai — stehen gebliebene Reste der Brücke" zwischen Neu-Guinea und Australien .... „Hellfarbige Malayenstämme haben einen grossen Theil der Küste occupirt in dem äussersten Südosten, während die dunkelfarbige Urbevölkerung, die ethnologisch noch nicht von den Negritos der indischen Inseln zu trennen ist, grossentheils in das gebirgige Innere zurückgewichen zu sein scheint." Das Klima ist nach der Meinung DECKERTS „nicht ungesunder als Java's" ... „Die Arbeitsamkeit der Papuanen wird gerühmt" ... „Alle Theile der Insel besitzen gute Hafenbuchten" ... „Es dürfte sich aus der Insel nach unserer Meinung wohl gar ein deutsches Java schaffen lassen, eine grosse Handels- und Pflanzungscolonie, die einen stattlichen Grundstein zu einem deutschen Colonialreiche der Zukunft bilden würde." Siehe auch EMIL DECKERT. Die Kolonialreiche und Kolonisationsobjekte der Gegenwart. Leipzig 1884, p. 219—227.

6) Weissbuch vorgelegt dem Deutschen Reichstage in der 1. Session der 6. Legislatur-Periode. Berlin 1886. II, p. 96—98.

Magistrate H. M. CHESTER mit dem Vollzuge dieser Besitzergreifung. Dieser schiffte sich am 24. auf dem Regierungsschoner „Pearl" ein und erreichte Port Moresby am 3. April. Am Vormittage des folgenden Tages wurde in Gegenwart von W. G. LAWES, J. CHALMERS und vieler Eingeborener die Flaggenhissung vorgenommen. Am 9. segelte CHESTER wieder aus und traf am 9. im Hafen von Cooktown ein [1]).

Dieser Massregel versagte Earl of DERBY seine Zustimmung. Er betonte in seiner Antwort an den Gouverneur von Queensland, Sir A. H. PALMER, zunächst, dass einer Kolonialregierung keinerlei Machtbefugnisse ausserhalb ihres Gebietes zuständen und dass durch die Nichtbeachtung dieser Bestimmung schwere Verwickelungen entstehen könnten. Der von der Regierung von Queensland ausgesprochene Verdacht, dass eine fremde Macht damit umgehe sich der Küste Neu-Guineas zu bemächtigen, „appears to have been altogether indefinite and unfounded". Der Kolonialminister war ausserdem der Ansicht, dass, wenn einmal für Gross-Britannien die Zeit gekommen sei von den Küsten Neu-Guineas oder wenigstens eines Teiles derselben Besitz zu nehmen, er durchaus nicht von der Notwendigkeit überzeugt sei, sie unter die Obhut von Queensland zu stellen. Denn diese Kolonie verfüge bereits über ein ungeheures Gebiet, deren Regierungssitz zudem gegen 1000 miles von dem Südostende von Neu-Guinea entfernt läge und deren Parlament überdies die Vertretung einer weissen Bevölkerung darstelle, deren Interessen ganz andere seien, als diejenigen der farbigen. In der Presse sei festgestellt worden, dass einige Persönlichkeiten einer Annexion nur aus dem Grunde das Wort redeten, um auf bequeme Weise in den Besitz von Arbeitskräften zu gelangen. Es sei dies ein Umstand, der es der Regierung schwer mache, eine Entscheidung zugunsten Queenslands zu treffen [2]).

Auch in England wurde dem DECKERTschen Elaborat die Ehre zu teil als eine vom Auswärtigen Amte in Berlin beeinflusste Arbeit angesehen zu werden. Es war abermals das ROYAL COLONIAL INSTITUTE, das sich zum Sprachrohr der öffentlichen Meinung machte und sich an den Earl of GRANVILLE, den damaligen Staatssekretär der äusseren Angelegenheiten, wandte, um ihn zu einer Annexion des östlichen Teiles von Neu-Guinea zu bewegen. Dieser wies das Institut an den Staatssekretär für die Kolonien, Earl of DERBY, der sich zum Empfang einer Deputation bereit erklärte. Die nachgesuchte Audienz, an der ausser dem Council die Generalagenten für Queensland (THOMAS ARCHER), Neu-Süd-Wales (Sir SAUL SAMUEL) und Süd-Australien (Sir ARTHUR BLYTH) teilnahmen, fand am 1. Juni 1883 statt.

---

1) Further Correspondence respecting New Guinea. July 1883. [C. 3691] London, p. 10, 16—18.

2) L. c. pag. 22, 23. — Aus einem anderen Blaubuch (Report of a Commission appointed to inquire into the working of the Western Pacific Orders in Council and the nature of the measures requisite to secure the attainment of the objects for which those orders in council issued. London Febr. 1884 [C. 3905], p. 12—13), wird in dem von der Kommission zur Untersuchung dieser Verhältnisse erstatteten Gutachten gesagt, dass es sehr bequem erscheine, Queensland den von ihm beanspruchten Teil von Neu-Guinea zuzuweisen, da man damit nicht allein den von der Reichskasse zu leistenden Ausgaben entginge, sondern auch zugleich die Verantwortung für die weitere Gestaltung der Dinge auf Queensland ablade. Es müsse aber auf die schlechte Behandlung, die den Eingeborenen in Queensland seitens der Kolonisten zuteil werde, hingewiesen werden. „The native is regarded simply as an incumbrance on the soil, as being destitute of rights, and as existing only on a sufferance for which he should be grateful." Da nun bei den landwirtschaftlichen Unternehmungen ein fortwährendes Bedürfnis nach Arbeitskräften sich geltend mache, so sei vorauszusehen, dass, sobald Neu-Guinea in den Besitz von Queensland übergegangen sei, „its vast regions will be available as recruiting ground for labour, without any restrictions other than those which the Parliament of Queensland, itself may think fit to impose. The labour trade along the shores of New Guinea will be a coasting trade, which no Imperial legislation can regulate, and on which no Imperial authority can interfere."

Der Führer der Deputation, Duke of MANCHESTER, überreichte eine vom 22. Mai datirte Eingabe, in der unter Hinweis auf die am 29. April 1875 (s. oben p. 195—196) überhändigte, die Annexion mit den folgenden Gründen befürwortet wurde [1]):

„That all experience shows that the introduction amongst an uncivilised people of British manufactures, to which they have previously been strangers, speedily creates a large and rapidly-increasing demand for those manufactures.

That New Guinea contains a large population, with whom at the present time no trade is carried on by any European country.

That New Guinea under British rule would obtain all her supplies of manufactured goods from this country, giving in return her own raw productions.

That, if New Guinea should pass into foreign hands, England will lose that trade, as the restrictive fiscal systems of all other nations practically exclude England from trade with their Colonies and Dependencies.

That the Government of Queensland is extending its railway system to the Gulf of Carpentaria.....

That at present the trade which is carried on by steam, and is rapidly increasing, passes through Torres Straits, and would be at the mercy of a hostile Power in possession of New Guinea.

That a hostile Power in possession of New Guinea could easily cut off telegraphic communication with Australia, and could greatly hamper, if not entirely destroy, the trade that will be carried on by means of the railways now in course of construction, the termini of which will be on the northern shores of Australia, closely adjacents to New Guinea.

That the soil of New Guinea is very fertile; whilst the geological formation indicates great richness in minerals, metals, and precious stones.

That owing to the elevation of much of the land, the climate of a large portion of New Guinea is as well suited for the carrying on of British industries, or industries under British supervision, as that of other tropical countries.

That in these days of progress no part of the earth's surface can long escape the spirit of entreprise, which, with the necessities of trade, will soon attract large numbers of adventurers to New Guinea.

That the presence of large numbers of uncontrolled adventurers in New Guinea will lead to evils and complications such as occured in Fiji, although on a much larger scale; and the cost to this country of restraining the actions of such adventurers will equal, if it does not exceed, the cost of maintaining in New Guinea a simple and efficient form of government.

That a large staff of highly-paid officials would not be required, as a Government Resident, with a body of police for his protection, would, aided by the periodical visits of war-ships from the Australian station, be sufficient for the present....

That the possession of New Guinea by any other European Power would, even in time of peace, cause many inconveniences and expences to England and her Australian posses-

---

1) The Annexation of New Guinea. Proceed. R. Colonial Institute. XIV. 1882—3. London 1883, p. 253—255. — Wiederabdruck: Further Correspondence respecting New Guinea. July 1883. London [C. 3691], p. 7—9.

sions, and in time of war, would be a standing danger to Australasia, and a menace to Britisch interests in the East generally.

That the annexation of New Guinea to Great Britain would confer many benefits on the Inhabitants of that large island, and would most materially add to the security, the prestige, and the wealth of the Empire."

An die Übergabe der Adresse schloss sich eine mündliche Auseinandersetzung an, in in der THOMAS ARCHER die Erklärung abgab, dass Queensland vollständig darauf vorbereitet sei die Geldopfer, welche eine Annexion erheischte, auf sich zu nehmen. Das Ende der Besprechung war, dass Lord DERBY die Zusicherung gab, „that when we do come to decide it, what you have said and written, together with the expressions, wishes, and feelings of the Australian colonists in general, will be carefully and anxiously considered."

Am 18. Juni teilte das Colonial Office dem Foreign Office mit, dass H. M. CHESTER am 3. April die britische Herrschaft über die Osthälfte von Neu Guinea proklamirt habe, dass aber keine ausreichenden Gründe vorhanden seien, um an die Annektirung eines so ausgedehnten Gebietes zu denken. Trotz alledem sei es erwünscht sich versichert zu halten, dass keine fremde Macht sich mit der Absicht trage zu einer Besitzergreifung zu schreiten. Die am 26. Juni von dem Auswärtigen Amte erteilte Antwort lautete dahin, dass kein Anlass vorhanden sei zu glauben, dass eine fremde Macht von einem derartigen Gedanken beseelt sei [1]).

Weit höher gingen die Wogen in Australien. Hier brachte die Bevölkerung ihre Wünsche, oder vielmehr die ihrer Führer, in öffentlichen Versammlungen, durch Resolutionen, die jedesmal — selbstverständlich einstimmig — angenommen wurden, zum Ausdruck. Von besonderer Bedeutung war diejenige, welche am 16. Juli 1883 in der Town Hall zu Melbourne stattfand und die sich dahin äusserte: „That in the opinion of this meeting it is essential to the future wellbeing of the Australasian colonies, and to that of the native races of the islands themselves, that New Guinea and the Pacific Islands lying between New Guinea and Fiji, including the New Hebrides, should be annexed to the British Crown" [2]). In dem zwischen diesem Tage und dem 30. Oktober liegenden Zeitraum wurden in verschiedenen Ortschaften nicht weniger als 57 Versammlungen abgehalten, die ähnliche Beschlüsse fassten [3]).

Hieran schloss sich endlich die interkoloniale Konvention (28. November bis 8. Dezember) zu Sydney, an deren Beratungen teilnahmen die Vertreter von Neu-Süd-Wales, Neu-Seeland, Queensland, Süd-Australien, Tasmania, Victoria und West-Australien [4]). Unter den einstimmig angenommenen Resolutionen, mögen die folgenden im Wortlaut wiedergegeben werden: „1.) That further acquisitions of dominion in the Western Pacific, south of the

---

1) Further Correspondence respecting New Guinea and other Islands in the Western Pacific Ocean. February 1885, London [C. 4273], p. 1—2. — Aus Anlass des Gerüchtes, dass in Berlin sich eine Gesellschaft zur Kolonisirung von Neu-Guinea gebildet habe, bemerkt der britische Botschafter, Lord AMPTHILL, unter dem 3. Mai 1883, dass der Staatssekretär im Auswärtigen Amte ihm auf seine Anfrage erklärt habe, dass es sich um ein Privatunternehmen handle „and not as yet supported by the Imperial German Government." (Further Correspondence respecting New Guinea. July 1885 [C. 3691], p. 5).

2) New Guinea and the Western Pacific Islands. Correspondence respecting New Guinea and other Islands and the Convention at Sydney of Representatives of the Australasian Colonies. Aug. 1883. London 1884 [C. 3863], p. 12.

3) Ibid. pag. 88.

4) Ibid. pag. 130—152.

Equator, by any Foreign Power would be highly detrimental to the safety and well-being of the British possessions in Australasia, and injurious to the interests of the Empire .... 4). That, having regard to the geographical position of the island of New Guinea, the rapid extension of British trade and entreprise in Torres Straits, the certainty that the island will shortly be overrun by many adventurous subjects of Great Britain and other nations, and the inadequacy of any existing laws for regulating their relations with the native tribes, this Convention emphatically expresses its opinion that such steps should be immediately taken as will most conveniently and effectively secure the incorporation with the Britisch Empire of so much of New Guinea, and the small islands adjacent to and dependent thereon, as are not claimed by the Government of Holland" [1]).

Inzwischen hatte sich noch der folgende beachtenswerte Vorgang abgespielt. Am 29. Mai 1883 machte der auf der Insel Matupi in der Blanche-Bai (Neu-Pommern) ansässige ED. HERNSHEIM eine Eingabe an den Reichskanzler, in der über Handlungen der Führer von Arbeiterschiffen, durch welche der Handelsverkehr mit den Eingeborenen stark geschädigt würde, Klage erhoben wurde. Eine seiner Faktoreien (auf den Laughlan-Inseln) sei sogar von dem Kapitän eines derartigen Schiffes unter Mitwirkung des Regierungsagenten zerstört worden [2]). (s. hierunter p. 320—321). Es gab dies dem Fürsten BISMARCK den augenscheinlich nicht unwillkommenen Anlass am 4. September in London Beschwerde über die von britischen Untertanen beliebte Handlungsweise zu führen. Da die englischen Rückäusserungen auf sich warten liessen [3]), so wurde der Abschluss der Unterhandlungen nicht erst abgewartet, sondern G. VON OERTZEN als Reichskommissar nach Matupi gesandt und zugleich ein Kriegsschiff nach den neubritannischen Gewässern beordert.

D. F. van Braam Morris 1883.

Die Fahrten des Residenten von Ternate, D. F. VAN BRAAM MORRIS, bedeuten einen grossen Fortschritt für die Kenntnis einzelner Teile von Nord-Neu-Guinea. Abweichend von seinen Vorgängern, die eine Befriedigung in der Besichtigung von Wappenschildern und in der Schlichtung von Streitigkeiten zwischen Eingeborenen suchten, war es sein Streben, bisher unbekannte Gebiete in den Gesichtskreis zu ziehen. Seine erste Reise, an der auch der Kapitan Laut als Vertreter des Sultans von Tidore teilnahm, trat er am 23. August 1883 auf dem gecharterten Dampfer „Sing Tjin" an. Nach einem Besuch der Mapia-Inseln am 28., wurde die Doré-Bai, darauf die Reede von Korido an der Südseite von Supiori aufgesucht und alsdann östlicher Kurs eingeschlagen. Am 2. September ankerte das Schiff vor der unter 2° 1' S., 139° 13' E. liegenden Insel Jamna [Djamna], um einen Dolmetscher an Bord zu nehmen. Bei dem Besuch bemerkte MORRIS, dass das Eiland einen Stapelplatz für die an der gegenüberliegenden Neu-Guinea-Küste bereitete Kopra bildete. Zwei Schoner beförderten das

---

1) Ibid. pag. 140. — HENRY GREFFRATH. Die Australasian Convention Annexation and Federation. Aus allen Welttheilen. XV. Leipzig 1884, p. 376—377.

2) Die Deutsche Kolonialpolitik. Heft 2. Leipzig 1885, p. 79—85. — Weissbuch. II. Berlin 1886, p. 110—115.

3) Eine ausweichende Antwort wurde erst am 6. Februar 1884 erteilt. (Die Deutsche Kolonialpolitik. Heft. 2. Leipzig 1885, p. 93—94).

4) P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA. Reizen van D. F. van Braam Morris naar de Noordkust van Nederlandsch Nieuw-Guinea. Bijdr. t. de T. L. en Vk. (4) X. 's Gravenhage 1885, p. 84—99.

Produkt jährlich nach Ternate. Am Abend desselben Tages gelangte der „Sing Tjing" noch an die Mündung des Witriwái, von der aus am 3. eine Fahrt stromaufwärts unternommen wurde. In kurzer Zeit gelangte das Boot an das Dorf Taromta. Auf der Weiterfahrt wurde bald bemerkt, dass der Fluss sich zu einer ziemlich grossen Lagune erweiterte, in der das grosse Dorf Armopa [1]) lag. Die Häuser ruhten, wie diejenigen von Taromta, auf Pfählen. Die Ufer der Lagune waren mit ungeheuren Mengen von Kokospalmen bedeckt. Wie MORRIS ermittelte, wurde für 250 Nüsse ein Parang (Messer) im Werte von 60 cents entrichtet. Die Tiefe des Flusses, in dem eine nur schwache Strömung sich bemerkbar machte, betrug nirgends mehr als 6 Fuss. Nach dem Besuch von Armopa sah MORRIS davon ab nach dem in einem Seitenarm der Lagune liegenden Tarawási [2]) zu rudern und kehrte nach dem Schiff zurück. Hierauf wurde nach dem 8 Seemeilen östlicher liegenden Wiriwái [3]) (2° 18½′ S., 139° 38½ E.) gedampft. Die Mündung dieses Flusses, der ein starkes Gefälle besass, hatte eine Breite von 80 m. Bei der Landung fand MORRIS ein Dorf unmittelbar am Strande, das abermals den Namen Tarawási führte und zu dem in der Lagune liegenden Dorf gleichen Namens gehörte [4]). Am 4. hielt der Dampfer vor dem etwa 12 Seem. entfernt liegenden Dorf Mawes (2° 23′ S., 139° 46′ E.), in dem MORRIS Fähnchen in der niederländischen Farben austeilte, und setzte darauf seine Fahrt nach der Matterer-Bai fort, an deren Westrand das Dorf Tarfia lag [5]). Es gelang hier einen Dolmetscher für die Tanah Merah-Bucht zu gewinnen, wohin nunmehr Kurs gesetzt wurde. In der Mittagstunde lief der „Sing Tjin" in diese ein und fand vor dem Dorf Bitia, das nach MORRIS jedoch Tabirap heisst, in 35 Faden Ankergrund. Das gegenüber an der Ostseite bemerkte Dorf Taúfa heisst in Wirklichkeit Fuluwatu. MORRIS erwähnt auch ein am Westufer liegendes Dorf Djakari, doch ist dies der Name einer Landschaft. Ein im Osten der Bai sich erhebender Gipfel des Cyclopen-Gebirges heisst nicht Doffon, sondern Dafónsero.

Am 5. setzte MORRIS die Fahrt nach der Humboldt-Bai fort und suchte nach dem Einlaufen zunächst das Kap Bonpland auf, wo das zwei Jahre vorher dort angebrachte Wappen nicht vorgefunden wurde. Angeblich war es von den Bewohnern eines im Osten der Bai liegenden Dorfes gestohlen worden [6]). Als der „Sing Tjin" hierauf vor dem Eingang zur inneren [Jotĕfa-]Bai vor Anker ging, wurde er von zahlreichen Kanus umschwärmt, deren Insassen sich durch zudringliches Benehmen auszeichneten. Am 6. trat MORRIS eine Bootfahrt nach der inneren Bai an und landete auf der sandigen Insel Metu Débi, um hier ein Wappen an dem Stamm einer Casuarina anzubringen, wo er es vor abermaliger Entfremdung geschützt glaubte [7]). An der gegenüberliegenden Westseite der Bucht gewahrte man die

1) Nicht Moppa wie MORRIS schreibt. Auffallend ist sein geringes Sprachgefühl, wodurch die meisten Namen verstümmelt wiedergegeben wurden. F. S. A. DE CLERCQ schreibt Ormopa.

2) Nicht Karwassi.

3) Möglicherweise lautet der Name Wirowái.

4) Das am Strande liegende Dorf heisst Tarawási Womfafo [Gross-Tarawási] zum Unterschiede von dem in der Lagune befindlichen Tarawási Durung Dáu [Klein-Tarawási].

5) MORRIS erwähnt an der Ostseite der Bai ein Dorf Demta, ein Name mit dem die Tarfianer häufig die ganze Insel, welche diese östliche Begrenzung bildet, bezeichnen und zwar weil ihre Bewohner Angehörige der Landschaft Demta sind. Das von der Bai aus sichtbare Dorf, das er augenscheinlich im Auge hatte, heisst Mangké.

6) Das müssten somit Leute aus der Landschaft Sekå gewesen sein.

7) Dieses Wappen existirt noch und zwar wird es in einem Hause neben dem Karawari von Tobadi aufbewahrt.

Dörfer Tobadi und Inggráu [1]). Nach der Rückkehr an Bord dampfte das Schiff nach den im westlichen Teile der Humboldt-Bai liegenden Kajó-Inseln, wo in dem Dorfe Kajó Entsáu Fähnchen zur Verteilung gelangten. Auf der nunmehr angetretenen Rückfahrt wurden zunächst die verschiedenen Dolmetscher an ihren heimatlichen Gestaden abgesetzt und dann erst wieder am 9. September vor dem Delta des Mamberomno gehalten. In einem Boot gelangte MORRIS in einen halbversandeten Mündungsarm, in dem kaum etwas von einer Strömung und auch keine Niederlassung zu bemerken war. Als der Dampfer hierauf vor der Mündung eines wenig östlich vom Kap D'Urville ins Meer sich ergiessenden Armes erschien, konnte hier eine sehr kräftige Strömung beobachtet werden. Obwohl sich bei der Auslotung herausstellte, dass er für den Dampfer befahrbar war, musste das Einlaufen für diesmal unterbleiben, da das Wetter anfing etwas stürmisch zu werden. Hierauf setzte der „Sing Tjin" seine Fahrt nach dem an der Südküste von Japen liegenden Ambái fort, deren Eingeborene im April einen in der Bai liegenden Schoner überfallen und den Nakhoda sowie einen Matrosen getötet haben sollten. Bei der Ankunft stellte sich heraus, dass der Vorfall in dem unfernen Bandawái stattgefunden hatte. Als der Dampfer hier eintraf, kam der Häuptling an Bord und berichtete, dass die Übeltäter Angehörige des Stammes der Wabo gewesen seien. Sie waren in dem unzugänglichen Innern nicht erreichbar und sogar der Versuch einen Gefangenen auszulösen, schlug fehl. Der nächste Ankerplatz war die bekannte, weiter im Westen liegende Ansus-Bai. Auf der in ihr liegenden Insel Kei Ari befand sich eine Faktorei der Firma C. W. R. VAN RENNESSE VAN DUIVENBODE und auf der grösseren Insel eine solche der Firma A. A. BRUIJN, die ebenfalls ihren Sitz in Ternate hatte. Die Handelsverhältnisse hatten sich infolge des Zurückgehens der Ausbeute an Dammaraharz während der letzten Zeit ungünstiger gestaltet. (s. oben p. 288).

Als der „Sing Tjin" am 16. September wieder in der Doré-Bai erschien, traf man einen Sengadji von der Insel Gébé an, der auf seiner Korakora die Ortschaften absuchte, um unbefugterweise Steuern zu erpressen. Er wurde gefänglich eingezogen, um den Sultan von Tidore zur Aburteilung übergeben zu werden.

Nach einem Besuch von Waigëu und Salawati erfolgte am 21. September die Rückkehr nach Ternate.

Wenige Monate später trat D. F. VAN BRAAM MORRIS, und zwar abermals auf dem „Sing Tjin", seine zweite Fahrt nach Neu-Guinea an, die diesmal der Westküste galt. Wir erfahren jedoch nur das Wenige, dass die Ankunft im Mac Cluer-Golf am 16. Dezember, und zwar in der Sekär-Bai [3]), erfolgte und dass Nachforschungen nach den rätselhaften Felsinschriften,

---

1) Für das letztgenannte gibt MORRIS den namen Karé an.

2) Der Missionar G. L. BINK schrieb unter dem 21. Oktober 1880, dass das hoch im Preise stehende Dammaraharz, auf Japen, den Schouten-Inseln und an der Wandamen-Küste im Überfluss gefunden würde und dass tags zuvor ein damit beladener Schoner von Japen in der Doré-Bai angelangt sei. Die Händler hätten 50 Eingeborene für die Dauer eines Jahres zu diesem Zwecke angeworben. (Berigten van de Utrechtsche Zendingsvereeniging. XXII. 1881, p. 131). Drei Jahre später teilte der Missionar W. L. JENS mit, dass die Anfuhren dieses Harzes sich dermassen vermindert hätten, dass es zweifelhaft erscheine, ob die Faktoreien auf Japen sich noch lange würden halten können. (Berigten van de Utrechtsche Zendingsvereeniging. XXV. 1884, p. 135). W. H. WOELDERS hatte indessen noch kurz zuvor (l. c. pag. 34) berichtet, dass die Papuanen mit grossem Vorteil dem Einsammeln des Harzes oblägen. (s. auch oben p. 288, 299).

3) D. F. VAN BRAAM MORRIS. Verslag van een tocht naar de Sekaar-baai. Tijdschr. voor Ind. T. L. en Vk. XXIX. Batavia 1884, p. 588—589. Irrigerweise steht hier als Datum der Ankunft in der Sekär-Bai der 16. September, was ganz unmöglich ist, da er sich an dem genannten Tage noch in der Doré-Bai befand.

über die TH. B. LÉON berichtet hatte [1]), angestellt wurden. Sie wurden noch an verschiedenen anderen Stellen, nämlich auf Arguni, auf einigen östlich davon gelegenen Inseln und an Kalksteinfelsen an der Neu-Guinea-Küste selbst, aufgefunden und bestanden in allerlei Zeichnungen, besonders in solchen von Händen [2]).

C. T. Kettlewell 1883.

C. T. KETTLEWELL hatte am 8. Januar 1882 mit seiner Familie auf seiner Jacht „Marchesa" von Cowes aus eine Fahrt nach Ostasien und Neu-Guinea angetreten. Seiner Einladung folgend, nahm der Naturforscher F. H. H. GUILLEMARD an ihr Teil und diesem Umstande hat man es zu danken, dass sie höheren Zwecken dienstbar gemacht wurde und dass eine Schilderung der Fahrt auch auf die Nachwelt gekommen ist [3]).

Nachdem das Schiff von der Reise nach Kamtschatka nach Singapore zurückgekehrt war, begab es sich über Sumbawa und Celebes nach Ternate, wo es am 28. September 1883 eintraf. Auf der am 9. Oktober angetretenen Weiterfahrt wurde zunächst den Inseln Batjan und Gross-Obi [Obi Ra] ein Besuch abgestattet. Nachdem die „Marchesa" in der Sagewin-Strasse eingetroffen war, dampfte sie längs der Südküste von Batan Tá und fand darauf an der Ostseite der Insel einen ausgezeichneten Ankerplatz, der den Namen Marchesa-Bai erhielt. Die von ihr angefertigte Karte wurde sehr bald veröffentlicht [4]). Am 23. Oktober wurde wieder ausgelaufen und zunächst das Dorf Mumus an der Südküste des unfernen Waigëu aufgesucht. Nachdem der abwesende Radja sich am folgenden Tage eingestellt hatte, unternahm die Reisegesellschaft eine Kanufahrt durch die Rabiai-Strasse in die Majalibit-Bai [Tĕlaga Waigëu] bis zum Eingang ihres nordlichen Beckens. Sowohl an dem West- als an dem Ostufer wurde gelandet. Nach der Rückkehr nach Mumus wurde noch das Dorf Napirboi [Umka] besucht und darauf nach der Doré-Bai gedampft, in die die „Marchesa" am 1. November einlief [5]). Am 6. November unternahm das Schiff einen Abstecher nach der Ansus-Bai an der Südküste von Japen, an dem der Missionar W. L. JENS als Dolmetsch teilnahm [6]). Am 13. kehrte die Jacht wieder nach der Doré-Bai zurück, berührte zwei Tage später nochmals Mumus und langte am 16. vor Samaté auf Salawati an, wo sie bis zum 19. liegen blieb. Nach dem Verlassen der Sagewin-Strasse setzte sie Kurs nach der Insel Misol und ging hier unweit der Südostküste vor Ef [Insel] Bi vor Anker. Nach einem Besuch von Amboina, den Banda- und den Aru-Inseln legte die „Marchesa" am 10. Dezember nochmals bei Misol an und dampfte darauf nach Ternate, dessen Reede am 18. Dezember verlassen wurde. Am 14. April 1884 fand die Fahrt in Southampton ihre Ende.

---

1) Siehe oben pag. 251 und 289.

2) Abbildungen dieser Figuren finden sich auf der dem Berichte von A. C. ELLIS (1887) beigefügten Tafel. (Mededeelingen betreffende het Zeewezen. XXVI. 's Gravenhage 1890, N°. 6. [1888], p. 19).

3) F. H. H. GUILLEMARD. The Cruise of the Marchesa to Kamschatka & New Guinea with Notices of Formosa, Liu-Kiu, and various Islands of the Malay Archipelago. II. London 1886, p. 216—325. (2d ed. 1889).

4) Anchorages in Islands off the N. W. part of New Guinea. London 1884. Hydrogr. Office, N°. 912. — Ankerplaatsen op de Noordkust van Nieuw-Guinea. Blad I. 's Gravenhage 1903, N°. 198/8.

5) F. H. H. GUILLEMARD. The Cruise of the „Marchesa". The Field. London 16. Febr. 1884 (N°. 1625). — J. L. VAN HASSELT in: Berigten van de Utrechtsche Zendingsvereeniging. XXV. 1884, p. 117—120.

6) Über diesen Ausflug berichtete W. L. JENS in: Berigten van de Utr. Zendingsvereenig. XXV. 1884, p. 134—144.

GUILLEMARD veröffentlichte ausser dem erwähnten Reisewerk noch eine ausführliche Studie über die von ihm erbeuteten Vögel [1]).

W. E. Armit und **Julian Thomas** 1883.

Der Besitzer der in Melbourne erscheinenden Zeitungen „The Melbourne Argus" und „The Australasian" rüstete im Jahre 1883 eine Expedition nach Neu-Guinea aus, die die Aufgabe hatte, die Südosthalbinsel von Port Moresby bis zur Dyke Acland-Bai zu durchqueren. Leiter des Unternehmens war W. E. ARMIT, den es mit Gewalt nach der Stätte zog, nach der er unter dem Pseudonym J. A. LAWSON bereits eine fingirte Reise unternommen hatte [2]). Als Teilnehmer waren ferner GEORGE BELFORD, M. J. LOFTUS IRVING und GEORGE HUNTER verpflichtet worden [3]). Nach dem Eintreffen auf der Thursday-Insel machten die Mitglieder die Bekanntschaft des Naturaliensammlers WILLIAM DENTON und seiner beiden Söhne, die der Einladung ARMITS an dem Unternehmen teilzunehmen Folge leisteten [4]).

Am 3. Juli wurde auf dem Schoner „C. Walker" ausgesegelt und am 10. gegen Abend Port Moresby erreicht. Die drei DENTONS zogen alsbald landeinwärts nach dem etwa 15 miles entfernten Dorf Lapidoma. ARMIT brach mit den übrigen Mitgliedern der Expedition am 14. Juli auf [5]) nach dem 18 miles entfernt liegenden Robaduma, das etwa 80 Seelen zählte und in welchem er bereits von den DENTONS erwartet wurde. Am 17. erfolgte der Weitermarsch in ESE., auf dem zunächst das Dorf Aumani passirt und, nachdem ein Ausläufer der Astrolabe-Kette erstiegen worden war, in Narianumu Halt gemacht wurde. Die Namen der hier erkundeten und ebenfalls zur Landschaft Koiari gehörenden Ortschaften lauteten: Oiganumu, Giminumu, Mabianumu, Sana Sanagái und Aubèri. Am 21. unternahmen die Reisenden einen Abstecher nach dem Tal des Laloki und setzten, mit Ausnahme der beiden Söhne von DENTON, die in Narianumu bleiben wollten, am 27. ihren Marsch in E. nach Wabadam [6]) fort. Am nächsten Tage erreichte die Expedition das Hauptdorf der Landschaft Sogeri, die im ganzen 17 Dörfer mit etwa 775 Einwohnern zählte. Am 11. August verlegte ARMIT das Lager nach dem kaum 2 miles entfernten Ofiaborodi, worauf am nächsten Tage der Weitermarsch in

1) Report on the Collection of Birds, made during the Voyage of the Yacht *Marchesa*. Proceed. Zoolog. Soc. London 1885, p. 615—666.

2) Siehe oben, p. 165.

3) SHERMAN F. DENTON gibt von diesen Persönlichkeiten die folgende Schilderung: „Mr. Armit, the correspondent for the Melbourne *Argus*, was a thin, wiry man, sanguine as to hair and mustache. He was a smart, but altogether too fond intoxicating liquor; and, when half drunk, would do and say many things unbecoming a gentleman. Irving, his friend and assistant, was a slim Englich dude, possessing to perfection the art of bragging: this might be said to be his only accomplishment. Hunter the third on our list of passengers, a pretty good fellow when sober. Then there was Belford, a big, browny half-caste, and a Dutch missionary, whose name I have forgotten; besides the captain, who was a fine fellow. (Incidents of a Collector's Rambles in Australia, New Zealand, and New Guinea. Boston 1889, p. 182).

4) WILLIAM DENTON war Mitte 1881 mit seinem ältesten Sohne von Amerika nach Neu-Seeland gereist. SHERMAN F. DENTON folgte ihnen im Dezember. Am 31. Juli 1882 trafen alle drei in Sydney ein, besuchten ausserdem die Kolonien Victoria und Queensland. Endlich gelangten sie nach der Thursday-Insel, von der aus sie auch die Friday-Insel aufsuchten. (l. c. pag. 63—179).

5) L'escursione nella Nuova Guinea del cap. W. E. Armit. Boll. Soc. Geogr. Ital. XXI. Roma 1884, p. 218—225. — H. GREFFRATH. Kapitän Armit's Reise in Neu-Guinea. Das Ausland. LVI. 1883, p. 717; LVII. 1884, p. 255—256. — The Melbourne Argus Expedition into the Interior of New Guinea. Proceed. R. Geogr. Soc. N. S. VI. London 1884, p. 37—38 nach Armit's Exploration into New Guinea. The Australasian, Melbourne, 18. Aug., 1, 22, 29. Septb., 6, 13, 20. Oktb., 17. Novbr., 1, 9, 22. Dezbr. 1883. — The Melbourne Argus. 24. Oktb., 3, 10, 24. Novbr., 1, 15, 22, 29. Dezbr. 1883.

6) Wabodam nach JAMES CHALMERS.

NE. und ENE. erfolgte. Nach dem Überschreiten des Eoro, der den Namen St. George-Fluss erhielt, gelangte die Expedition nach Logiwaga, dem ersten Dorf der Landschaft Meroka, am Fuss des 1600 feet hohen Belford-Berges [Ubi] gelegen. Am 14. wurde das zur Landschaft Deduri gehörende Pidibaiba, und endlich beim Weitermarsch in SE., nach Überschreitung des Flusses Djala [Jala], das Dorf Paumau [1]) erreicht. Hier sah ARMIT sich zur Umkehr gezwungen. Am 26. August verschied WILLIAM DENTON in Berigabadi [2]), und am 3. September traf die Reisegesellschaft in einem ziemlich heruntergekommenen Zustande wieder in Port Moresby ein. Nach einem Besuch von Bura traten die Teilnehmer die Fahrt nach Cooktown an.

JULIAN THOMAS hatte die Reorganisation des Unternehmens übernommen und war in Begleitung eines Dr. LEE auf einem Dampfer nach der Thursday-Insel und von dort auf der Schonerjacht „Elsea", Kapt. HENRY DUBBINS, am 29. November nach Port Moresby gelangt [3]). Über seine Tätigkeit auf Neu-Guinea schweigt er sich aus. Nachdem er viele Seiten mit nichtssagendem Geschwätz gefüllt hat, erklärt er: „Lack of space unfortunately prohibits me from dealing further with my adventures round Port Moresby, on the coasts of New Guinea, and in various islands of the Golf of Papua, or from referring to the cannibals on the adjacent islands of New Britain, New Ireland, and the Solomons" [4]). Infolge der inzwischen eingetretenen Regenzeit konnte er nichts Besseres tun, als Neu-Guinea wieder den Rücken zu kehren. Am 16. Dezember traf er wieder in Cooktown ein; er kann also kaum 14 Tage in Neu-Guinea gewesen sein.

George Ernest Morrison 1883.

Die Lorbeeren der Herausgeber des Melbourne „Argus" und des „Australasian" liessen ihren Konkurrenten vom „Age" nicht ruhen, bis er ebenfalls eine Expedition ausgerüstet hatte, deren Leitung einem GEORGE ERNEST MORRISON anvertraut wurde. Dieser brach am 21. Juli 1883 von Port Moresby, in Begleitung von 2 Weissen sowie 2 Trägern und einige Pferden, auf, wurde aber eigenen Angaben zufolge von Eingeborenen angegriffen und verwundet, nachdem er bereits 100 miles zurückgelegt hatte, gerade „when on the point of success" [5]). In eiliger Flucht langte die Expedition am 14. Oktober in Port Moresby wieder an und zwar „hungry, feverstricken, and disheartened" [6]).

Nachforschungen ergaben indessen, dass MORRISON gar nicht weiter gekommen war, als bis an den Goldie-Fluss, dessen Lauf er eine Strecke weit stromaufwärts gefolgt war. Da die dort lebenden Eingeborenen sich immer als freundlich gesinnte Leute erwiesen hatten, so machte sich JAMES CHALMERS mit FRANK LAWES, LAWRIE und HORSLEY, trotz der ungünstigen Jahreszeit, am 4. Dezember auf den Weg, um die Ursachen des Angriffes zu

1) Parman nach JAMES CHALMERS, angeblich in 9° 40' S., 148° 6' E. liegend.

2) Einen Tag, nachdem den Söhnen die Todesnachricht zugegangen war, hatten sie bereits ihre Sachen gepackt und waren nach Port Moresby heruntergeeilt, um mit dem ersten besten Boot nach Australien und von dort nach Amerika zurückzukehren. (SHERMAN F. DENTON. l. c. pag. 272).

3) JULIAN THOMAS. Cannibals and Convicts: Notes of Personal Experiences in the Western Pacific. London 1886, p. 370—380.

4) L. c. pag. 401.

5) Melbourne Age, 1883, Novbr. 21, Decb. 15, 22., 1884, Jan. 5, 12, 19, 26, Febr. 2, 9, 16. — Morrison's Expedition into the Interior of New Guinea. Proceed. R. Geogr. Soc. N. S. VI. London 1884, p. 87.

6) W. G. LAWES. Recent Explorations in South-Eastern New Guinea. l. c. pag. 217—218. — JAMES CHALMERS hat diesen Ausflug später selbst beschrieben (Pioneering in New Guinea. 1887, p. 124—132), verlegt ihn irrtümlich aber in den Anfang des Jahres 1885 und die Morrisonsche Expedition in das Jahr 1884.

ermitteln und die guten Beziehungen mit den Eingeborenen wieder herzustellen. Sowohl der Laloki, als der Goldie-Fluss waren bei der Ankunft stark angeschwollen. Trotzdem befand sich CHALMERS am 6. nur noch 5 miles von der Stelle entfernt, wo der Angriff auf MORRISON erfolgt war. Er begab sich darauf nach dem unweit des Oberlaufes liegenden Dorfe Warigadi [Varigadi], das aber verlassen gefunden wurde, da die Bewohner sich nach der Plünderung des Lagers nach Eikiri [Aikiri] begeben hatten. Nach den Aussagen der Eingeborenen von Nagila hatte der Sohn des Häuptlings von Warigadi ein Messer entwendet, worauf er von MORRISON angeschossen wurde. Als seine Freunde Wiedervergeltung übten, flüchtete MORRISON, so dass der Inhalt seines Lagers eine willkommene Beute der Dorfgenossen wurde. Am 11. kehrte CHALMERS nach Port Moresby zurück. MORRISON hatte zu dem Marsche 3 Monate gebraucht [1]).

S. Mac Farlane 1883.

Am 19. April 1883 hatte MAC FARLANE die Murray-Insel [Mèr] auf dem „Ellengowan" verlassen und war nach einem Besuch verschiedener, nicht näher genannter Ortschaften am 1. Mai vor Samarai angelangt. Am 3. wurde die Fahrt nach der Hayter-Insel fortgesetzt. Nachdem noch bei der Moresby-Insel angelegt worden war, erfolgte die Ankunft vor der Teste-Insel am Abend des 5. Am 8. segelte der „Ellengowan" [2]) zunächst nach der Engineer-Gruppe und kam zwei Tage später bei Bara-Bara, der Missionsstation am Ostkap von Neu-Guinea, vor Anker. Von hier aus unternahm MAC FARLANE noch eine Bootfahrt 12 miles in westlicher Richtung längs der Nordküste der Milne-Bai. Am 12. traf er wieder auf Samarai ein, um am 30. die Rückreise anzutreten [3]).

Am 4. September wurde Mèr auf demselben Schoner verlassen, um einige Missionsstationen an der Mündung des Fly-Flusses zu gründen. Auf der Fahrt dorthin wurden zunächst Èrub und Ugar besucht und darauf durch den Moon-Pass im Warrior-Riff nach der Missionary Passage gesegelt, wo geankert und verabredetermassen der Kutter „Venture" angetroffen wurde. Auf dem letzteren segelte MAC FARLANE nach der Mündung des Binaturi, wo er bei der kleinen Insel Dubuaru ankerte und das Dorf Turi-Turi aufsuchte, um einen Missionsgehülfen einzusetzen [4]). Nach dem Wiedereintreffen in der Missionary Passage am 8. September, wurde auf die Fly-Mündung zugesteuert und in der Bucht der in ihr liegenden Insel Mibu, der er nach seinem Freunde ALBERT SPICER den Namen Spicer-Hafen gab, geankert. Unweit derselben wurde ein Haus für die Missionsstation erbaut. Inzwischen begab MAC FARLANE sich nach Párama [Bampton-Insel], um auch hier einen Missionsgehülfen und zwar in dem Dorfe Tetebe einzusetzen. Am 14. segelte der „Ellengowan" wieder ab, traf am nächsten Tage vor Saibai ein und kehrte darauf nach Mèr zurück [5]).

---

1) H. H. ROMILLY schreibt d. d. Port Moresby, 23. Novbr. 1883: „It is worthy to notice, that the accounts of their doings, published by the two Australian journals by whom they were employed, are very incorrect. Mr. Morrison, a boy of 21 (!!), of the Age Expedition, reached a point probably 15, certainly not more than 22 miles from the coast, though he asserts that it must have be nearly a hunderd miles from the sea.... The private expeditions, led by men of no experience, will do much harm if any more should be organized." (Reports concerning the State of Affairs in the Western Pacific, received from Deputy Commissioner Romilly. London Aug. 1884 [C. 4126], p. 17, 18).

2) Es ist dies der an Stelle des 1874 gestifteten Dampfers dieses Namens getretene, 1881 gebaute Schoner. (Chronicle London Miss. Soc. 1881, p. 175—176).

3) Journal of a Voyage to the Eastern Branch. Chronicle London Miss. Soc. 1883, p. 357—361.

4) S. MACFARLANE. Progress in Western New Guinea. Ibid. 1884, p. 24—27. (Petermanns Mittlg. XXX. 1884, p. 275).

5) L. c. pag. 35—40.

Am 9. November machte MAC FARLANE sich aufs neue auf, um auf dem „Venture" nach der Fly-Mündung abzugehen, die am Abend des nächsten Tages erreicht wurde. Am 11. wurde die Fahrt nach Sumai und am 12. weiter 8 miles stromaufwärts nach Dudi fortgesetzt. Nach der Rückkehr nach Mibu am 13., begab MAC FARLANE sich am 14. nach dem Dorf Iasa [Kiwai] und am nächsten Tage nach dem am Ostufer der Fly-Mündung liegenden, aber völlig verlassenen Sui. Nach einem Besuch von Párama segelte er nach Kadawa am Binaturi und kehrte darauf nach Mèr zurück [1]).

John Cameron 1883.

JOHN CAMERON unternahm von Juli bis November 1883 eine Fahrt nach Neu-Guinea, doch habe ich nicht ermitteln können in welcher Gegend er sich aufgehalten hat [2]).

James Chalmers 1883.

Als Bewohner der Landschaft Motu im Oktober 1883 ihre jährliche Handelsfahrt nach den in der Gegend des Kap Blackwood liegenden Landschaften Elema und Namau antraten, um ihre Töpferwaren gegen Sago auszutauschen, mit dem sie mit Beginn des Nordwestmonsuns heimzukehren pflegten, beschloss CHALMERS, als erster Europäer, einmal an einer solchen teilzunehmen [3]). Er verliess Port Moresby am 5. Oktober 1883 und bestieg bei dem 2 miles davon entfernt liegenden Dorfe Kohu das zu seiner Aufnahme bestimmte Lakatoi, das aus 4 miteinander fest verbundenen Kanus zusammengesetzt war [4]). Auf der Weiterfahrt in nordwestlicher Richtung erreichte das Fahrzeug Djokéa [Jokéa] am Morgen des 8. und Wai Lala am Abend des folgenden Tages. Hier wurden die Töpfe auf ein von Eingeborenen von Orokolo bemanntes Schiff übergeladen und die Fahrt am 13. fortgesetzt. Nach der Ankunft in Orokolo wurde am 15. weitergesegelt und nach Ablauf weniger Stunden der Alélé [5]), ein Mündungsarm des mächtigen Stromes, den CHALMERS zu Ehren eines Freundes Wickham-Fluss [6]) nannte, erreicht [7]). Das Schiff gelangte alsbald an einen weiteren Arm, den Aiwai [Aivei], darauf an den Panarái und endlich im Laufe des Nachmittags an das nordwestlich von der Bald-Spitze liegende Dorf Mai Pua. Nach den dort eingezogenen Erkundigungen lauteten die Namen der wichtigsten Ortschaften in der Landschaft Namau: Mai Pua, Kai Purawe, Ukerawe, Koro Panairu, Kailiu, und Wai Muru [Vaimuru]. Am 16. kehrte CHALMERS über Orokolo und Wai Lala nach Djokéa zurück, worauf er am 17. das unfern gelegene Perau besuchte. Am 27. trat er die Rückfahrt an und erreichte am 1. November wieder Port Moresby.

1) New Guinea — Fly and Katau Rivers. Ibid. p. 99—106, 140—147.

2) Visit to New Guinea, July—Novbr. 1883. Sydney Morning Herald, 23th November 1883 (unzugänglich).

3) W. G. LAWES. Recent Explorations in South-Eastern New Guinea. Proceed. R. Geogr. Society. N. S. VI. London 1884, p. 216—217. — JAMES CHALMERS. Pioneering in New Guinea. London 1887, p. 25—82. An einer anderen Stelle sagt CHALMERS dagegen, dass er diese Fahrt im Jahre 1884 unternommen habe. (Explorations in South-Eastern New Guinea. Proceed. R. Geogr. Soc. N. S. IX. London 1887, p. 75—81).

4) Über diese eigentümlichen Fahrzeuge s. oben, pag. 67.

5) Dieser Arm wurde 5 miles stromaufwärts bis zu seiner Vereinigung mit dem Aiwai befahren.

6) Es ist dies der Familienname der Frau von W. G. LAWES.

7) Aus diesen Angaben geht hervor, dass CHALMERS nur den Unterlauf des Aiwai besucht hat und dass der Wickham-Fluss nicht mit dem Queen's Jubilee-Fluss identisch ist, wie LAWES behauptet hat. (THEODORE F. BEVAN. Toil, Travel, and Discovery in British New Guinea, 1890, p. 309).

William T. Wawn 1883.

Mit der zunehmenden Besiedelung des tropischen Teiles von Queensland wurde die Frage der Beschaffung von Arbeitern, besonders für die Zuckerplantagen von Mackay, immer brennender, nachdem sich ergeben hatte, dass Weisse für die Plantagenarbeit unbrauchbar waren. Die australischen Eingeborenen hatten sich bereits nach den ersten bescheidenen Versuchen als gänzlich ungeeignet erwiesen und ebensowenig hatte man Glück mit den aus Vorder-Indien eingeführten Kulis gehabt. Nunmehr ging man dazu über Eingeborene auf den Südsee-Inseln, besonders auf den Neu-Hebriden anzuwerben, doch zeitigte dieser Handel grobe Missstände, nicht so sehr was die Behandlung der Arbeiter auf den Anpflanzungen, als vielmehr was die Art der Anwerbung betraf. Die dabei zutage getretenen grauenhaften Ausschreitungen hatten zur Folge, dass die Regierung des Mutterlandes wieder eingreifen und zeitweilig sogar den Arbeiterimport mit Verbot belegen musste. Als später die Einfuhr wieder freigegeben wurde, knüpfte die Regierung daran einige beschränkende Bestimmungen, die nur allzusehr ein toter Buchstabe blieben. Gegenüber den zum Himmel schreienden Taten wurde nicht allein ein, sondern häufig alle beiden Augen zugedrückt. Da die Gebiete, die bisher das Hauptkontingent der Arbeiter geliefert hatten, sich ausserhalb der in diesem Werke behandelten befanden, so lag keine Veranlassung vor sich mit den Fahrten der Werbeschiffe zu befassen [1]).

Seit 1883 begann der Bismarck-Archipel, besonders Neu-Mecklenburg mit den benachbarten Inseln, immer mehr von derartigen Fahrzeugen abgesucht zu werden [2]). Diese Unternehmungen haben, wie nur allzu begreiflich ist, zur Kenntnis dieser Eilande bitterwenig beigetragen, als Zeiterscheinung dürfen sie jedoch nicht übergangen werden, ebenso wie es angemessen erscheint die Taten eines Teiles dieser Unholde der Nachwelt zu überliefern.

Nachdem die Brigantine „Hopeful" mit Erfolg eine Reise vollbracht hatte, versuchte auch der Schoner „Fanny", Kapt. WILLIAM T. WAWN im Auftrage der Firma E. S. RAWSON & CO. ihr Glück. Sie segelte am 12. März [3]) 1883 von Mackay aus und traf am 14. April in der Blanche-Bai vor der Insel Matupi ein. Wenige Tage darauf langte auch die von Kapt. BRIGGS geführte „Hopeful" wieder an. Nachdem es WAWN gelungen war auf Neu-Pommern und Neu-Lauenburg eine Anzahl Leute anzuwerben, segelte er nach Neu-Mecklenburg, wo am 28. April an der Küste zwischen Kap Givry und Kap Strauch nicht weniger als 71 Männer seinem

---

1) Einen Einblick in diese Verhältnisse gewähren besonders die nachstehenden Schriften: Queensland and the Kanaka Labourers. Nautical Magazine. XXXVIII. London 1869, p. 349—360, 407—420, 664—669. — The Kidknapping for Queenslanders. Ibid. p. 541—543. — GEORGE PALMER. Kidknapping in the South Seas. Edinburgh 1871, p. 166—233. — Correspondence between the Governor of New South Wales and the Earl of Kimberley respecting certain statements made by Captain Palmer in his book „Kidknapping in the South Seas". London 1872. — The Colony of Queensland and some history of the alleged Slave Trade in the South Seas. Nautical Magazine. XXXIX. 1870, p. 191—201. — Reports of the Proceedings of H. M. S. *Rosario* during her cruise among the South Sea Islands. London 1872. — Communications of Importance respecting Outrages committed upon Natives of the South Sea Islands. London 1873. — Introduction of Polynesian Labourers in Queensland. London 1873. — Outrages committed upon Natives of the South Sea Islands: Correspondence. London 1874. — Return of South Sea Islanders introduced into Queensland. London 1876, 1877. — H. H. ROMILLY. The Western Pacific and New Guinea. London 1886, p. 171—190.

2) Während am 3. April 1881 noch 6348 „Polynesier" in den Zuckerplantagen von Queensland beschäftigt waren, stieg diese Zahl bis zum 31. Dezember 1883 auf 12 204. Dass ein sehr grosser Prozentsatz aus dem Bismarck-Archipel stammte, ergibt sich aus dem Umstande, dass die Australier nach seiner Annektirung durch Deutschland sich nach anderen Arbeitskräften umsehen mussten. (EMIL JUNG. Die Zucker-Industrie in Australien und Fidschi. Oesterr. Monatsschr. für den Orient. XI. Wien 1885, p. 170—174).

3) Es muss wohl heissen 19. März.

Lockrufe folgten. Mit 143 Männern und einer Frau an Bord ging die „Fanny" am 2. Mai vor Nodup vor Anker, wo sie mehrere Häuptlinge als Dolmetscher aufnahm, um auf der Insel Watom [1]) die durch Desertionen entstandenen Lücken zu ergänzen. Hier kam man aber schlecht an. Infolge der ablehnenden Haltung der Eingeborenen kam es zu einem Gefecht, bei dem einer der Dolmetscher sein Leben liess. Nach Nodup zurückgekehrt, beabsichtigte WAWN Schadenersatz für den getöteten Häuptling in Waren zu leisten, doch hatte der Vorfall die Eingeborenen dermassen erbittert, dass sie sowohl WAWN selbst als den ihn begleitenden Regierungsagenten schwer verwundeten. Wie viele von jenen den Feuerwaffen der Weissen zum Opfer fielen, wird nicht gesagt [2]). Der erst im April auf der „Fanny" nach seinem Wirkungskreise zurückgekehrte Pater R. LANNUZEL musste gleich dem in der Nähe hausenden Agenten der Deutschen Handels- und Plantagen-Gesellschaft ebenfalls flüchten [3]). Nach einem Besuch des Hunter-Hafens auf Neu-Lauenburg und der Insel Mioko verliess WAWN die Stätte seiner Tätigkeit auf dem Wege durch den St. Georg-Kanal. Am 2. Juli traf die „Fanny" in Townsville ein, worauf sie nach Mackay segelte [4]).

Brigantine „**Mary**" 1883.

Die engliche Brigantine „Mary" kreuzte, von den Viti-Inseln kommend, im Juni 1883 zwischen den Inseln der Steffen-Strasse, wo es gelang allein von Kaboteran (2° 39' S., 150° 41 1/2' E.) 66 Eingeborene an Bord zu locken. Als es in der darauf folgenden Nacht einigen zu entweichen gelang, liess der Kapitän die übrigen fesseln und in den untersten Schiffsraum sperren. Vor Nusa angelangt wurde dies verraten, so dass sich niemand mehr anwerben lassen wollte. Um die Ursache dieser Weigerung zu beseitigen, liess der Kapitän den Gefangenen die Fesseln abnehmen, worauf sie eine aufkommende Böe benutzten, um ins Wasser zu springen und unangefochten zu entkommen. Als hierauf ihre Auslieferung von den Nusa-Insulanern gefordert wurde, warfen diese mit Speeren nach dem Kapitän, so dass er sich zurückziehen musste.

Schoner „**Tonga Tabu**" und „**Niuafou**" 1883.

Auch die Deutsche Handels- und Plantagen-Gesellschaft sandte 1883 von Samoa aus zwei Schoner als Werbeschiffe nach dem Bismarck-Archipel. Die „Tonga Tabu" versuchte zunächst ihr Glück auf der Neu-Lauenburg-Gruppe, wo es ihr indessen nicht hold war. Im Mai verliess sie den Mioko-Hafen, um ihr Geschäft auf Neu-Pommern fortzusetzen. Als hier ebensowenig das gewünschte Resultat erzielt wurde, wandte sie sich nach Neu-Mecklenburg. Bei

---

1) Der Name wurde anfänglich Uatom geschrieben. CARTERET hatte ihr den Namen Isle of Man gegeben.

2) Der Missionar BENJAMIN DANKS, der am Hunter-Hafen stationirt war, schrieb am 14. Mai: „Can nothing been done to stop a trade which is bringing in an era of crime and bloodshed to this group?" (WILFRED POWELL. New Guinea and the Western Pacific. Proceed. Roy. Colon. Institute. XV. 1883—84. London 1884, p. 16). — Auf die von JAMES CHALMERS und N. VON MIKLUCHO MACLAY erhobene Beschwerde erwiderte Lord DERBY „that the allegations made in connection with that vessel were not considered to be founded on fact"!! (Correspondence respecting New Guinea and other islands. London Aug. 1884 [C. 3814], p. 6).

3) Report of a Commission appointed to inquire into the working of the Western Pacific Orders in Council... Febr. 1884. London [C. 3905], p. 30. — WAWN selbst hat diesen Vorfall in seinem Buche verschwiegen.

4) WILLIAM T. WAWN. The South Sea Islanders and the Queensland Labour Trade. A Record of Voyages and Experiences in the Western Pacific from 1875 to 1891. London 1893, p. 279—299.

5) R. PARKINSON. Im Bismarck-Archipel. Leipzig 1887, p. 32—33. — Reports concerning the State of Affairs in the Western Pacific, received from Deputy Commissioner Romilly, during the last 12 months. London Aug. 1884, p. 14.

dem Dorfe Kurès gelang es einige Eingeborene anzuwerben, zwei andere, die in ein Boot gelockt worden waren, sprangen bei der Abfahrt wieder ans Ufer, was den Bootsmann veranlasste den Flüchtlingen einige Kugeln nachzusenden, die den einen zu Boden streckten, dabei aber einige in der Nähe stehende, gänzlich unbeteiligte Insulaner verwundeten [1]).

Der Schoner „Niuafou" betrieb das Werbegeschäft an den Küsten von Neu-Mecklenburg während der Monate Juni und Juli 1883. Dabei ereignete es sich, dass unweit des Dorfes Kurès ein Eingeborener eine Axt entwendete. Die nachgesandten Kugeln verfehlten zwar ihr Ziel, töteten aber dafür 4 ganz unschuldige Leute. Kurz darauf traf das Schiff bei der Insel Enuk [Nainuk] (2° 38½' S., 150° 44' E.) in der Steffen-Strasse ein. Als hier einige der Angeworbenen entsprangen, wurde der Strand aus nächster Nähe beschossen und dabei 3 ganz unbeteiligte Männer und eine Frau getötet. Nachdem die Bewohner in den Wald geflohen waren, wurde gelandet und einige Hütten eingeäschert.

Am 16. November ankerte das Schiff 11 Seem. nordwestlich vom Kap Givry, worauf es Boote an die Küste sandte. Drei Einwohner des Dorfes Kalān liessen sich anwerben, nahmen aber beim Abstossen vom Lande Reissaus. Als hierauf ein Gewehrfeuer eröffnet wurde, überschütteten am Strande stehende Eingeborene das Boot mit einem Hagel von Steinen. Dem in der Nähe liegenden Boote des englischen Werbeschiffes „Falcon" wurde abgewinkt, um sich nicht den Wurfgeschossen auszusetzen [2]).

Im Jahre 1884 stellte sich die „Niuafou" wieder vor Mioko ein [3]).

John Griffith Davis 1883.

Der Arbeiterschoner „Stanley", Kapt. JOHN GRIFFITH DAVIS, erreichte, von Queensland kommend, am 15. April 1883 die Laughlan-Inseln [Nada] und ging vor der Insel Utani [Wabomat] vor Anker. Am folgenden Tage liessen sich 11 Eingeborene für die Dauer von zwei Monaten anwerben. Als der auf diesen Inseln seit 1880 ansässige Agent der Firma HERNSHEIM & Co, CARL FRIEDR. WILH. TETZLAFF, den Häuptling warnte mit der Begründung, dass der Aufenthalt auf den Zuckerplantagen in Wirklichkeit 3 bis 4 Jahre dauern würde, liess DAVIS am Abend das TETZLAFFsche Haus (× der Karte) [4]) auf der Insel Bukulan in Brand stecken, worauf dieser nach der Insel Budelun flüchtete. Nach dieser Heldentat ruderten die Boote des „Stanley" nach der Insel Wasimu und schossen auf die Eingeborenen, als sie sich auf die Flucht begaben. Am 17. wurde die Insel Oburak [Oksupan], auf der das Kopralager der Firma HERNSHEIM & Co und ausserdem die Wohnung des Häuptlings dieser Inselgruppe lag, heimgesucht. Nachdem das Kopralager und sämtliche Hütten der Eingeborenen eingeäschert waren, machte die Mannschaft des „Stanley" sich daran Kokospalmen zu fällen. Hierauf begab sie sich nach Wasimu, um hier ebenfalls die Häuser niederzubrennen und aus-

1) R. PARKINSON. Im Bismarck-Archipel. 1887, p. 30, 31.
2) R. PARKINSON. l. c. pag. 30, 32.
3) OTTO FINSCH. Samoafahrten. Leipzig 1888, p. 198.
4) Zur Verdeutlichung der Vorgänge ist umstehend (Fig. 33) die gelegentlich des Besuches von MACGREGOR im Jahre 1890 angefertigte Karte im verkleinerten Massstabe reproduzirt worden. (Annual Report on British New Guinea 1890—91. Brisbane 1892, p. 9, Map 3). Da die in den Schriftstücken vorkommenden Namen fast sämtlich verstümmelt waren, wurden sie stillschweigend verbessert. Als Beispiel möge nur erwähnt werden, dass Oburak einmal als Oberlark, ein anderes Mal sogar als Wugerland vorkommt.

serdem Bananenanpflanzungen zu vernichten. Nachdem man ferner das Dorf Tapa-Tapa auf Utani [Wabomat] in Flammen hatte aufgehen lassen, begab DAVIS sich mit dem Regierungsagenten WILLIAM MAC MURDO [1]) und dem zweiten Steuermann noch nach Budelun, um mit Sonnenuntergang an Bord des Schiffes wieder einzutreffen.

Am 18. setzte der Schoner seine Fahrt fort und gelangte auf dem Wege durch den St. Georg-Kanal, der am 1. Mai erreicht wurde, nach Neu-Lauenburg. Am 3. erschien WM. MAC MURDO auf der Insel Matupi und erzählte dem dort ansässigen ED. HERNSHEIM von den auf den Laughlan-Inseln verübten Heldentaten, ohne eine Ahnung von dessen Beziehungen zu dieser Inselgruppe zu haben. HERNSHEIM sandte seinen, von Kapt. F. SCHERRL geführten Schoner „Montiara" dorthin ab [2]), um TETZLAFF nebst einigen Laughlan-Insulanern nach Matupi zu befördern, wo sie von dem hier weilenden Deputy Commissioner H. H. ROMILLY einem Verhör unterzogen wurden [3]).

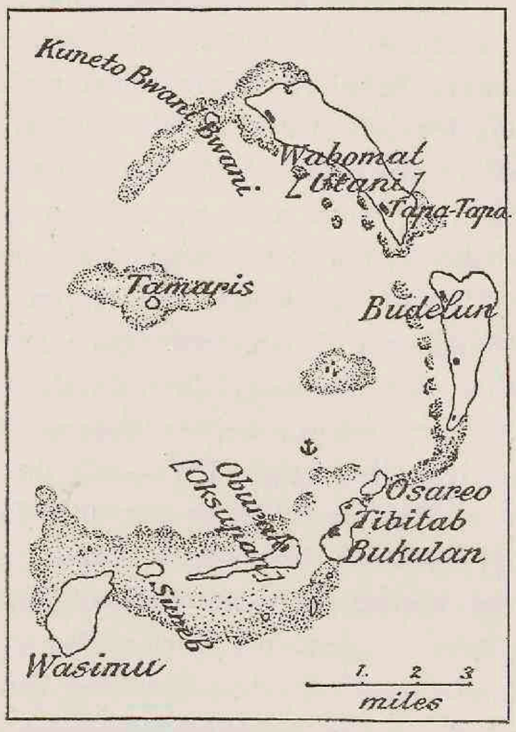


Fig. 33.

Der „Stanley" hatte inzwischen seine Fahrt nach Neu-Mecklenburg fortgesetzt und beabsichtigte über die Wallis-Insel und Guadalcanar heimzukehren. Im August war er noch nicht in Queensland angelangt, augenscheinlich war es in diesem Jahre und nicht 1884, wie WM. T. WAWN meint [4]), dass er auf dem Indispensable-Riff scheiterte. DAVIS und MAC MURDO wurden bei ihrer Heimkehr verhaftet. Am 15. Mai 1884 erschien das Kriegsschiff „Raven" in Brisbane, um diese beiden Übeltäter nach Suva auf Viti Levu zu bringen. Es währte aber noch geraume Zeit, ehe der höchste Gerichtshof von Queensland die Auslieferung verfügte, zur grössten Empörung der australischen Presse und des Pöbels, der sogar mit der Absicht umging das Gefängnis zu stürmen, um die beiden zu befreien. Endlich konnte die Fahrt, an der ROMILLY teilnahm, um als Kronzeuge zu fungiren, am 19. Juni angetreten werden. Die Ankunft auf den Viti-Inseln erfolgte am 28. Juli [5]). Am 7. August wurden die beiden Angeklagten „unter Annahme mildernder Umstände" zu 3 Monaten Gefängnis ver-

1) Eine der Bestimmungen, die die Ausschreitungen des Labour Trade verhindern sollten, war, dass jedem Schiff ein Regierungsagent als Aufsichtsbeamter beigegeben werden musste. Das obenerwähnte Beispiel zeigt, welche Elemente mit einem derartigen Vertrauensposten bedacht wurden.

2) Dieser Schoner befand sich damals auf dem Wege nach Nusa, wurde aber durch eine kräftige Strömung bis in die Nähe der Admiralitäts-Inseln abgetrieben, so dass er erst am 25. Mai die Steffen-Strasse erreichte. Am 31. Juli lag er bei den Laughlan-Inseln.

3) Report concerning the State of Affairs in the Western Pacific, received from Deputy Commissioner ROMILLY during the last 12 months. Aug. 1884. London [C. 4126], p. 5—12. — TETZLAFF kehrte nach den Laughlan-Inseln zurück, um den Kopra-Handel auf eigene Rechnung fortzusetzen. Sir WILLIAM MACGREGOR schrieb aus Anlass seines dort im August 1893 erfolgten Todes: „It is a real loss for the Nada people, that Mr. Tetzlaff... an active man, fair and honourable in its dealings with them, has just died." (Ann. Report on Brit. New Guinea 1893—94. Brisbane 1895, p. 18).

4) The South Sea Islanders and the Queensland Labour Trade. London 1893, p. 299, 300.

5) H. H. ROMILLY. Letters from the Western Pacific and Mashonaland 1878—91. London 1893, p. 196.

urteilt, aber bereits am 14. — also 7 Tage später — „durch besonderen Gnadenakt" des Gouverneurs in Freiheit gesetzt [1]).

Die Bevölkerung Australiens, die die Eingeborenen für Menschen zweiten und dritten Ranges ansieht, bereitete beiden Verbrechern bei ihrer Heimkehr allerorten einen festlichen Empfang.

Hugh Hastings Romilly 1883.

H. H. ROMILLY war als Deputy Commissioner am 26. Juli 1883 auf dem gecharterten Arbeiterschoner „Meg Merrilies" von Suva auf Viti Levu nach dem Bismarck-Archipel gesegelt, mit dem Auftrage Untersuchungen über die durch den Labour Trade geschaffenen Verhältnisse anzustellen. Da er vom Gouverneur mit ganz unzureichenden Vollmachten versehen war, so hatte seine Reise nicht viel mehr als einen informatorischen Charakter. Er quartierte sich zunächst auf der Insel Matupi bei ED. HERNSHEIM ein und brachte hier in Erfahrung, dass seit kurzem Werbeschiffe in grosser Zahl nach der Insel Nusa kamen, zuweilen 10 zu gleicher Zeit, und sich anfänglich eines grossen Andranges seitens der Eingeborenen zu erfreuen gehabt hatten. Seit länger als einem Jahre verdingten sich vielfach Eingeborene von Nusa und Neu-Mecklenburg auf Kopraschiffen, die nach Matupi gingen, arbeiteten dort 3 Monate und kehrten alsdann mit dem verdienten Lohne in ihre Heimat zurück. Die Bevölkerung war daher der Meinung, dass sie sich auch gegenüber den aus Queensland u. s. w. kommenden Werbeschiffen zu keiner längeren Arbeitsdauer verpflichteten. Sie hielt sich für getäuscht — und war dies wohl auch — als ihre Landleute nicht rechtzeitig zurückkehrten.

Erst am 2. Oktober war ROMILLY in der Lage von Matupi wegzukommen und zwar auf dem von ihm gecharterten Schoner „Montiara", Kapt. F. SCHERRL. Als er am 4. vor Nusa eintraf, lag das Werbeschiff „Ariel", Kapt. HOWRIE, vor Anker. Wie ihm der dort ansässige Agent der Firma HERNSHEIM & CO., namens BRANDT, mitteilte, waren 50 Eingeborene, die von dem von den Viti-Inseln kommenden Schoner „Mary" angeworben worden, während eines Regenschauers aber ins Wasser gesprungen waren, um zu flüchten, vom Deck aus mit Flintenschüssen verfolgt worden. Der Kapitän der ebenfalls auf der Reede liegenden „Ceara" hatte gedroht Anzeige zu erstatten, falls nicht sofort dem groben Unfug ein Ende bereitet würde. ROMILLY berief eine Versammlung der in grosser Aufregung verkehrenden Inselbewohner, in der ihm mitgeteilt wurde, dass ihnen an Bord schlechte Behandlung zuteil und dass manche sogar in Fesseln gelegt worden seien. Auch hätten sie stets in dem Wahn verkehrt, dass ihre Abwesenheit nur wenige Monate dauern würde. Am 7. wurde ROMILLY von BRANDT davon benachrichtigt, dass vom Schoner „Ariel" Gewehre an Bewohner der gegenüberliegenden Küste von Neu-Mecklenburg verkauft worden seien. Die dem Kapt. HOWRIE darüber gemachten Vorstellungen blieben erfolglos und bei den unzureichenden Vollmachten war ROMILLY nicht einmal berechtigt dagegen einzuschreiten.

Am 8. trat er eine Bootfahrt nach der Nordostküste von Neu-Mecklenburg an, die bis Kapsu ausgedehnt wurde. Als er am 14. wieder vor Nusa eintraf, lag dort die von Queensland angelangte „Fanny", Kapt. LAWRENCE, welche am Kap Givry Arbeiter angeworben hatte.

---

1) Weissbuch. Vorgelegt dem Deutschen Reichstage in der 1. Session der 6. Legislatur-Periode. II. Berlin 1886. p. 113, 135—136. — Die Deutsche Kolonialpolitik. Heft 2. Leipzig 1885, p. 82—83, 97. Die geschädigte Firma erhielt von der queensländischen Regierung einen Schadenersatz von £. 550.—.

Am folgenden Tage segelte ROMILLY nach Matupi ab, wo er erst am 23. anlangte, um wenige Tage später von dem Kriegsschiff „Diamond" aufgenommen zu werden, das ihn nach der Südküste von Neu-Guinea brachte. Sein Aufenthalt in Port Moresby währte indessen nur 10 Tage, und er begab sich Anfang Dezember auf dem Schoner „Esmeralda" nach der Thursday-Insel [1]).

Richard Parkinson 1883.

R. PARKINSON hatte bereits eine zweijährige Reise nach Neu-Seeland, den Viti- und den Tonga-Inseln hinter sich, als er im November 1877 auf Samoa eintraf. Bis zum April des folgenden Jahres gedachte er eine Untersuchung der Gilbert-Inseln vorzunehmen, um alsdann auf einem englischen Missionsschiff Passage nach Neu-Guinea zu nehmen, wo er 5—6 Jahre mit geographischen und naturwissenschaftlichen Forschungen zuzubringen gedachte [2]). Es sollten aber noch viele Jahre vergehen, ehe es ihm vergönnt war, den Boden dieser Insel zu betreten.

Als er Anfang Oktober 1882 in Sydney anlangte, gestattete ihm der Kommandant des britischen Kriegsschiffes „Espiègle", Kapt. CYPRIAN BRIDGE, an einer Fahrt desselben teilzunehmen. Am 25. Oktober wurde Port Jackson verlassen und nach einem Besuch der Salomo-Inseln am 19. November in den St. Georg-Kanal eingelaufen. Auf der Reede von Mioko verliess PARKINSON das Schiff und siedelte nach Neu-Pommern über, wo unter seiner Mitwirkung und Leitung die von THOMAS FARRELL an der Blanche-Bai gegründete Ralum-Plantage erstand. Von hier aus war es auch, dass er Fahrten längs der ganzen Ostküste und eines Teiles der Nordküste von Neu-Pommern unternahm. Einen seiner ersten Ausflüge hatte er bereits 1882 nach dem Krater Kaije, über dessen Ausbruch im Februar 1878 bereits berichtet worden ist (s. oben p. 244, 249, 250), unternommen [3]).

Im August 1883 trat er in der Gesellschaft von ED. HERNSHEIM und DENTZELMANN in Mioko einen Marsch nach dem Wuna Kokor [Beautemps-Beaupré-Berg] [4]) an [5]). Von der Ralum-Pflanzung aus, wurden die ersten Meilen [6]) durch weite Grasebenen zurückgelegt. Hierauf erfolgte der Eintritt in die waldreiche Landschaft des Häuptlings TOWAMUT mit dem Dorf Tauwawile, an die sich die stark bevölkerte Landschaft Ningencawerdur anschloss, an deren Westgrenze der Wald sein Ende fand. Mit dem Betreten der Landschaft Malagunen traten in der Mittagstunde Grasfelder und Anpflanzungen auf. Nunmehr wurde auch der Wuna Kokor sichtbar, dessen Fuss in einem Bogen in südwestlicher Richtung umschritten wurde. Die Wanderer waren nach dem Passiren des Dorfes Kalile bis in die Nähe des Flusses Mana Wiwio gelangt, so dass die waldbewachsene Kuppe nur noch 3 km.

1) Report concerning the State of Affairs in the Western Pacific, received from Deputy Commissioner ROMILLY. August 1884. London [C. 4126], p. 13—17. — H. H. ROMILLY. Letters from the Western Pacific and Mashonaland 1878—91. London 1893, p. 177. — H. H. ROMILLY. The Islands of the New Britain Group. Proceed. R. Geogr. Soc. N. S. IX. London 1887, p. 1—15. — E. M[ETZGER]. Aus dem westlichen Stillen Ozean II. Neu-Britannien und Neu-Irland. Globus. LI. 1887, p. 120—122.

2) R. PARKINSON. Aus der Südsee. Das Ausland LI. 1878, p. 15—17, 29—32, 52—54, 71—74, 91—94.

3) R. PARKINSON. Dreissig Jahre in der Südsee. Stuttgart 1907, p. 11.

4) Dieser Berg wurde am 1. Dezember 1885 in Varzin-Berg umgetauft. (Deutscher Reichsanzeiger. Berlin 1. Dezember 1885, N°. 282).

5) R. PARKINSON. Im Bismarck-Archipel. Leipzig 1887, p. 50—57.

6) Es können nur englische Meilen gemeint gewesen sein.

entfernt war, als die Führer ihre weitere Begleitung im Hinblick darauf verweigerten, dass die Bewohner der Bergdörfer mit denjenigen ihrer Landschaft Malagunen verfeindet waren. Ohne das Ziel erreicht zu haben, musste daher der Rückmarsch angetreten werden.

N. von Miklucho Maclay [1]) 1883.

Als ein russisches Geschwader im Jahre 1882 nach Sydney gelangte, entschloss MACLAY sich auf demselben einzuschiffen und zeitweilig in sein Vaterland zurückzukehren. Nachdem er Anfang Oktober in St. Petersburg eingetroffen war, hielt er in den Tagen des 11., 16., 18. und 20. unter dem Zudrang eines grossen Publikums Vorträge über seine Fahrten, aber bereits im Dezember reiste er wieder ab, in der Absicht seine in der zoologischen Station in Sydney in Angriff genommenen Arbeiten zum Abschluss zu bringen [2]).

Als er Ende Fabruar 1883 in Batavia eintraf, fand er die russische Korvette „Skobeleff" auf der Reede liegen. Noch in später Abendstunde liess er sich an Bord rudern und wusste den bereits zur Ruhe gegangenen Kommandanten zu überreden, einen Abstecher nach der Astrolabe-Bai zu unternehmen und ihm die Teilnahme an dieser Fahrt zu gestatten. Im März traf das Schiff, nachdem es längs der Nordküste von Neu-Guinea gedampft war, zu einem 10 tägigen Aufenthalt in der genannten Bucht ein, den es dazu verwandte eine Vermessung des Grossfürst Alexis-Hafens vorzunehmen [3]). Auf Veranlassung MACLAYS wurden auch einige Rinder, Schafe und Ziegen ausgeschifft. Auf der Weiterfahrt wurde am 28. März vor der Grossen Admiralitäts-Insel geankert. Nach einem Besuch der Hermit-Inseln [4]), dampfte der „Skobeleff" über die Palau-Inseln nach Manila, wo sich MACLAY absetzen liess. Er reiste hierauf nach Hongkong und vor dort nach Sydney, wo er im Juli oder August eintraf [5]). Veröffentlicht hat MACLAY über diese Reise nur einige kurze Notizen, nämlich über vulkanische Erscheinungen, die auf der Lesson-Insel und den Admiralitäts-Inseln wahrgenommen wurden [6]) und die Beschreibung einer neuen Art, *Brachymeles Gargassi* [7]), die aber nach FINSCH nichts anderes ist als der bekannte *Parameles Doreyanus*.

Zum letztenmale machte MACLAY dadurch von sich reden, dass er sich als Bevollmächtigter der Eingeborenen der Maclay-Küste aufspielte und zunächst während der Unterhandlungen zwischen dem Colonial Office und den australischen Kolonien die angeblichen Wünsche seiner Schützlinge mit Nachdruck vertrat. Aus Anlass der projektirten Expedition des Generals MAC IVER telegraphirte er am 27. Oktober 1883 an Lord DERBY: „Maclay Coast natives claim political autonomy under European protection", legte jedoch in dem am

---

1) Siehe oben p. 151—154, 184—186.

2) O. FINSCH. N. von Miklucho Maclay. Deutsche geographische Blätter. XI. Bremen 1888, p. 289—290. — Proceed. R. Geogr. Soc. N. S. IV. London 1882, p. 768—770, V. 1883, p. 47. — Verhandlg. Ges. f. Erdkunde. IX. Berlin 1882, p. 427, 521.

3) Nordostküste von Neu-Guinea. Astrolabe-Bai. Grossfürst Alexis-Hafen. Aufgenommen von den Offizieren der Kaiserl. russischen Korvette „Skobelew" 1883. Berlin 1887. Neuausgabe 1890.

4) Hermit-Inseln. Aufgenommen von S. M. S. „Carola". Kommandant Korvettenkapitän KARCHER 1883. — Mit Benutzung der Aufnahme der Kaiserl. russ. Korvette „Skobelew" 1883. Berlin 1890.

5) Am 1. Juni befand MACLAY sich in Cooktown. (Correspondence respecting New Guinea . . . London 1884. [C. 3863], p. 5.

6) On Volcanic Activity on the Islands near the North-east Coast of New Guinea. Proceed. Linn. Soc. N. S. Wales. IX. 1884. Sydney 1885, p. 965.

7) Notes on the Zoology of the Maclay coast of New Guinea. l. c. pag. 578—580.

nächsten Tage abgesandten Schreiben ausführlich dar, dass die Eingeborenen „have not the faintest idea about the different European nationalities", doch dass ihre Wünsche darauf hinausliefen ihre Selbstverwaltung zu behalten und vor Eindringlingen geschützt zu werden [1]). Seine Bemühungen hatten den Erfolg, dass die britische Regierung wirklich die Ausdehnung des Protektorates an der Nordküste bis 145° E., so dass die Maclay-Küste darunter fiel, ins Auge fasste [2]). Als am 19. Dezember 1884 die Tatsache bekannt wurde, dass deutsche Kriegsschiffe die Flagge an der Nordküste von Neu-Guinea gehisst hatten, hatte dieser Wichtigtuer die Naivität dem Fürsten BISMARCK am 9. Januar 1885 zu telegraphiren: „Maclay Coast natives reject German annexion." Auch der Earl of DERBY wurde mit einem Protest bedacht, worauf dieser ihm erwidern liess, dass er ihn dem Auswärtigen Amt in Berlin abschriftlich mitgeteilt habe und dass MACLAY sich fürderhin mit diesem auseinanderzusetzen habe [3]).

Im Laufe des Jahres 1886 trat MACLAY die Heimreise an, doch kehrte er im folgenden Jahre nochmals nach Sydney zurück, um seine Familie abzuholen [4]). Er starb am 14. April 1888 in St. Petersburg.

Bereits am 17. November 1882 hatte der Zar aus Reichsmitteln die erhebliche Summe von 20 000 Rubel für die Herausgabe des Reisewerkes bewilligt. Nach MACLAYS Tod wurde aus „bester Quelle" berichtet: „Der erste Band seiner Forschungen ist druckfertig und befindet sich in der Geographischen Gesellschaft", während „der zweite Band im grossen und ganzen durchgearbeitet ist [5])." Dagegen äusserte sich A. GRIGORIEF 1899 folgendermassen über den schriftlichen Nachlass: „Derselbe befand sich aber in einem so ungeordneten Zustande, dass während langer Zeit Niemand, der geneigt wäre die Bearbeitung zu übernehmen, zu finden war. Jetzt hat sich Prof. D. ANUTSCHIN dazu bereit erklärt, und wird derselbe die Herausgabe des ... Nachlasses besorgen [6])." Eine Veröffentlichung scheint aber niemals erfolgt zu sein.

„Sehr häufig", sagt VICTOR HEHN, „sind in Russland nicht fertige Gestalten [7])." Auch in N. VON MIKLUCHO MACLAY tritt uns eine derartige Persönlichkeit entgegen, die sich „als bald erlöschendes Irrlicht" erweisen sollte.

Henry R. Mac Iver 1883—84.

Auf ein Eingabe der N. S. Wales Branch der Geogr. Soc. of Australasia in Sydney erklärte der Minister dieser Kolonie sich bereit die Summe von £ 1000.— für eine seitens der Gesellschaft zu unternehmende *wissenschaftliche* Expedition nach Neu-Guinea zur Verfügung zu stellen, falls die übrigen Kolonien — Queensland, Victoria und Süd-Australien — sich verpflichteten einen gleichen Beitrag zu bewilligen. Die Gesellschaft in Sydney beabsichtigte zu gleicher Zeit eine Subskription für diesen Zweck zu eröffnen [8]). Man vernimmt ferner,

---

1) Correspondence respecting New Guinea and other islands. February 1884. London [C. 3863], p. 35, 85.
2) Further Correspondence respecting New Guinea. February 1885. [C. 4273], p. 86.
3) Further Correspondence respecting New Guinea. August 1885. [C. 4584], p. 143.
4) Das Ausland. LX. 1887. p. 560, 900. — Globus LI. 1887, p. 240.
5) O. FINSCH. Nachträgliches zu „Nicolaus von Miklucho Maclay's Reisen und Wirken." Deutsche geographische Blätter. XII. Bremen 1899, p. 68.
6) Internationales Archiv für Ethnographie. XII. Leiden 1899, p. 21.
7) De moribus Ruthenorum. Stuttgart 1892, p. 6.
8) Colonial Expeditions to New Guinea. Proceed. R. Geogr. Soc. N. S. Vol. V. London 1883, p. 656.

dass General H. R. MAC IVER eingeladen worden war, in einer besonderen Sitzung seinen Plan für eine derartige Expedition auseinander zu setzen [1]), des Weiteren aber, dass als der High Commissioner of the Western Pacific sich von diesem Unternehmen nur einen geringen Erfolg versprach, die Gesellschaft in Sydney erwiderte, es läge nicht in ihrer Absicht demselben ihre Unterstützung angedeihen zu lassen [2]).

Mit diesem MAC IVER hatte es nun die folgende Bewandtnis: Er stand an der Spitze einer „New Guinea Exploration and Colonisation Company", für welche er auch in der „Times" vom 19. Oktober 1883 Propaganda zu machen gesucht hatte. Bereits unter dem 24. liess jedoch Lord DERBY mit dürren Worten erklären „that your contemplated operations in New Guinea cannot be permitted, and that if an attempt should be made to carry out the project described in your prospectus Her Majesty's Government would be under the necessity of instructing the High Commissioner for the Western Pacific and the officers commanding Her Majesty's Naval Forces on the station to interfere for the protection of the native inhabitants of the island." Der Vertreter von MAC IVER, J. KENNERLY, beteuerte zwar, dass bei diesem Unternehmen keinerlei politische Beweggründe im Spiele seien, sondern dass „our intention being merely to acquire land in the most legitimate way from those who are entitled to sell it, thereby procuring an outlet for a larger number of families who at the present moment have no means of livelihood in this country," aber Lord DERBY liess sich nicht irre machen. Trotzdem hatte die Kompanie die Unverfrorenheit im folgenden Monat Anteilscheine auszugeben, so dass erst eine nochmalige ernste Verwarnung ihr — wenigstens in der Form — ein Ende bereitete [3]).

Kurz darauf wurde eine „New Guinea Trading Corporation" mit einem Kapital von £ 250 000.— zu 12500 Anteilscheinen à £ 20.— gegründet, als deren Managers abermals HENRY R. MAC IVER und J. KENNERLY sowie ein G. P. MILNE erschienen [4]). Als ob damit des Guten noch nicht genug geschehen sei, wurde daneben ein „New Guinea and Western Pacific Trading Syndicate" mit einem Kapital von £ 10 000.— zu 500 Anteilscheinen ins Leben gerufen. Die ersterwähnte Kompanie bezweckte „developing the immense natural resources of what is considered to be probably the richest island in the world" und beabsichtigte sofort einen Schraubendampfer mit den für die Eingeborenen am geeignetesten erscheinenden Handelsartikeln auslaufen zu lassen. Ferner sollten an verschiedenen Plätzen Faktoreien für den Erwerb der Produkte errichtet werden. Das „New Guinea and Western Pacific Trading Syndicate" war von ungefähr von den gleichen Absichten beseelt. In dem Prospektus desselben heisst es jedoch ferner, dass J. KENNERLY „an experienced officer, who possesses a practical knowledge of the coast and its resources [5])," zum Leiter der Expedition, die aus 30—40 „gentlemen" bestehen sollte, ausersehen sei. Auf die an das Colonial Office von MAC IVER und KENNERLY gerichtete Eingabe, liess der Earl of DERBY erklären, dass er auch dieser Expedition seine Genehmigung versagen müsse [6]).

1) New Guinea Expeditions. Proceed. R. Geogr. Soc. N. S. VI. 1885, p. 537.

2) General Mc Iver's proposed Expedition to New Guinea. l. c. pag. 578.

3) Correspondence respecting New Guinea and other islands, and the Convention of Sydney. Presented to both Houses of Parliament. February 1884. [C. 3863]. p. 34, 35, 42—44.

4) Correspondence respecting New Guinea and others islands . . . February 1884 [C. 3863], p. 37, 38, 48—50.

5) Es ist nichts davon bekannt geworden, dass KENNERLY jemals Neu-Guinea zu Gesicht bekommen hat.

6) Correspondence l. c. p. 55.

Im folgenden Jahre erschien MAC IVER in Sydney, wo er am 1. Juli 1884 in einer Vorstandssitzung der Geogr. Society of Australasia, N. S. W. Branch, seine Pläne über die Expedition nach Neu-Guinea darlegte, worauf die Gesellschaft sich bereit erklärte „to co-operate with him to the extent of accrediting a gentleman of scientific attainments to accompany the expedition, for the purpose of reporting to this Society on the fauna, flora, climate, &c., of New Guinea [1])."

Aus allen diesen Dingen wurde indessen nichts, wohl aber tauchte MAC IVER zwei Jahre später in Port Moresby auf, um dem damaligen Special Commissioner JOHN DOUGLAS sein Schwert zur Verfügung zu stellen. Obwohl letztere ausserstande war ihm ein Bleiben auf Neu-Guinea zu gestatten, ermöglichte er es ihm doch an einer Fahrt nach dem östlichen Teile des Schutzgebietes teilzunehmen. „My generous consideration for him was, however, insufficiently appreciated, I fear [2])."

MAC IVER starb Ende 1907 und, wie verlautet, hat er die Ereignisse seines abenteuerlichen Lebens dem Kapitän L'ESTRANGE diktirt [3]).

Wilfred Powell 1883—84.

Gelegentlich seines am 7. Mai 1883 in der Geographischen Gesellschaft zu London gehaltenen Vortrages hatte WILFRED POWELL die Erwartung ausgesprochen, noch vor Ablauf des Jahres in den Stand gesetzt zu werden eine Expedition nach den Küsten und womöglich auch in das Innere von Neu-Mecklenburg, Neu-Pommern, den Admiralitäts-Inseln sowie der Nord- und der Ostküste von Neu-Guinea antreten zu können. Anthropologische und zoologische Untersuchungen sollten mit diesem Unternehmen, dessen Kosten auf £ 6000.— veranschlagt wurden, verbunden werden [4]).

Auf Antrag der geographischen Sektion der British Association for the Advancement of Science wurde vom Council derselben ein Komitee bestehend aus Lord ALFRED CHURCHILL, Sir ERASMUS OMANNEY, H. H. GODWIN-AUSTEN, R. N. MOSELY, FRANCIS GALTON, W. T. BLANFORD und H. W. BATES gewählt, um Vorschläge über die zweckmässigste Art und Weise der Erforschung von Neu-Guinea zu machen. Es war ermächtigt worden sich mit der Regierung und gelehrten Gesellschaften in Verbindung zu setzen [5]). Das Resultat der Besprechungen war, dass POWELL, „as one likely to advance greatly our knowledge of New Guinea", als Leiter einer Expedition vorgeschlagen wurde, und der Vorstand der Royal Geographical Society nahm es auf sich, Schritte bei der Regierung zu tun, um deren finanzielle Hülfe zu erlangen.

Das von POWELL nunmehr vorgelegte Projekt bestand darin, dass er beabsichtige den „Ambernoli-Fluss", womit der Mamberomno gemeint war, möglichst weit stromaufwärts zu befahren und hierauf landeinwärts in der Richtung des Finisterre-Gebirges zu marschiren. In

---

1) Proceedings of the Geographical Society of Australasia N. S. W. and Vict. Branches. II. 1884. Sydney 1885, p. 163, 164.

2) Report for the Year 1886, by Her Majesty's Special Commissioner for the Protected Territory. (Further Correspondence respecting New Guinea. August 1889 [C. 5883]. London 1890, p. 114).

3) Kölnische Zeitung, Montag 11. November 1907, N°. 1174.

4) WILFRED POWELL. Visit to the Eastern and North-eastern Coasts of New Guinea. Proceed. R. Geogr. Society. N. S. Vol. V. London 1883, p. 514.

5) Report of the 53d Meeting of the Brit. Assoc. for the Adv. of Sc. held at Southport 1883. London 1884, p. LXIV.

der Astrolabe-Bai, wo das Schiff ihn erwarten sollte, angelangt, gedachte POWELL seine Vorräte zu ergänzen und hierauf den Versuch zu machen, Neu-Guinea in der Richtung nach Port Moresby zu durchqueren [1]). Es ist bezeichnend, dass ein derartiges, geradezu verrücktes Projekt seitens einer geographischen Gesellschaft überhaupt in Erwägung hat gezogen werden können. Die Entfernung vom schiffbaren Teile des Mamberomno bis zum Westfuss des Finisterre-Gebirges beträgt über 900 km. Man hatte in London anscheinend nicht die geringste Ahnung davon, dass die Expedition andauernd mit Lebensmitteln hätte versehen werden müssen.

Wie aus einer kurzen Notiz hervorgeht [2]), wurde von der Ausführung des POWELLschen Planes „during the present season" unzureichender Mittel wegen Abstand genommen. Der Urheber, und mit ihm das Projekt selbst, verschwand überhaupt in einer Versenkung [3]).

Cain Cristopher 1883 (?).

Der Schoner „Prompt", Kapt. CAIN CRISTOPHER, lag im Jahre 1883 oder 1884 in der Nähe der Keppel-Spitze an der Südküste von Neu-Guinea. Als die Mannschaft sich an Land begab, um Holz zu fällen, wurde sie von Eingeborenen angegriffen und beinahe überwältigt [4]).

Société des Missionnaires de Notre-Dame du Sacré-Coeur 1883—1884.

Die von den Missionaren 1882 gegründete Station wurde im April 1883 nach Kinigunan an der Blanche-Bai verlegt, doch ging das errichtete Gebäude mit der gesamten Habe bereits am 27. Juni in Flammen auf [5]). Die Patres fanden in der Station von R. LANNUZEL in Nodup ein Unterkommen [6]). Am 4. September trat L. A. NAVARRE auf dem britischen Kriegsschiff „Espiègle", Kapt. CYPRIAN BRIDGE, die Fahrt nach Sydney an, wo die Ankunft am 4. Oktober erfolgte [7]). Nachdem die am 19. Dezember 1883 von Marseille abgedampften Missionare FR. HARTZER, LOUIS VATAN und BENJAMIN GAILLARD nebst dem Laienbruder GIUSEPPE DE SANCTIS in Sydney eingetroffen waren, segelten sie mit NAVARRE am 12. März 1884 auf der „Catherine" ab und trafen am 10. April in der Blanche-Bucht ein. Sie liessen sich in der inzwischen zu Wlawolo [Vlavolo] von TH. CRAMAILLE errichteten Station nieder [8]).

---

1) Exploration of New Guinea. Proceed. R. Geogr. Soc. N. S. VI. London 1884, p. 36—37.

2) Wilfred Powell's New Guinea Expedition. Proceed. R. Geogr. Soc. N. S. IV. 1884, p. 219.

3) Ein kleines Nachspiel fand das Unternehmen noch in Australien. Als nämlich in der Vorstandssitzung der Geographical Society of Australiasia zu Sydney am 15. Januar 1884 das folgende im Sydney Morning Herald vom 14. Januar veröffentlichte Telegramm: „It is believed that the R. Geographical Society will hesitate to act conjointly with the Geographical Society of Australia in the exploration of New Guinea, fearing that the Colonial Government may desire to unduly influence the formation and objects of the expedition now being organised by Mr. WILFRED POWELL. On other grounds, however the R. Geographical Society is willing to co-operate with the Colonial Society", verlesen worden war, gab der Vizepräsident W. J. STEPHENS die Erklärung ab, dass er niemals mit der erwähnten Körperschaft über diesen Gegenstand korrespondirt habe. Er halte es für undenkbar, dass sie einen derartigen Beschluss gefasst haben könne, vielmehr habe es den Anschein, als ob die Depesche von POWELL selbst herrühre. Hierauf wurde beschlossen der R. Geographical Society zu telegraphiren, dass man zu gemeinsamem Handeln bereit sei, „though not under Mr. POWELL's leadership." (Proceed. Geogr. Soc. Australasia II. 1884. Sydney 1885, p. 159).

4) Further Correspondence respecting New Guinea. August 1889. London [C. 5883], p. 158.

5) L. A. NAVARRE. Missions de la Mélanésie et de la Micronésie. Ann. de N.-D. du Sacré-Coeur. XVIII. Issoudun 1883, p. 280. — F. HARTZER lässt auch die Station in Nodup, und zwar durch einen Orkan, zugrunde gehen.

6) Wie WILLIAM T. WAWN (The South Sea Islanders and the Queensland Labour Trade. London 1893, p. 382) mitteilt, hatte er LANNUZEL im April 1883 auf seinem Schoner „Fanny" nach Neu-Pommern befördert.

7) L. A. NAVARRE. l. c. pag. 284. — V. JOUËT. La société des missionaires du Sacré-Coeur. Issoudun 1887, p. 64—67.

8) Ann. de Notre-Dame du Sacré-Coeur. XIX. Issoudun 1884 p. 226.

Eine weitere Station wurde sodann in Malaguna gegründet, deren Leitung GAILLARD übertragen wurde [1]). Erwähnt möge noch werden, dass die Missionare in dieser Zeit auch eine Besteigung des Vulkans Nord-Tochter [Towanumbatir] unternahmen [2]).

Briefe aus Rom veranlassten NAVARRE, mit möglichster Beschleunigung die Gründung einer Missionsstation auf dem Festlande von Neu-Guinea ins Auge zu fassen. Während er auf Neu-Pommern CRAMAILLE, VATAN und GAILLARD zurückliess, trat er am 8. September mit mit FERDINAND HARTZER und GIUSEPPE DE SANCTIS die Fahrt auf dem Schoner „Hans" an, der am 14. Oktober in Cooktown eintraf [3]). Als die Missionare hierauf auf einem Dampfer nach der Thursday-Insel gelangten, weigerte der Police Magistrate H. M. CHESTER sich ihnen die Genehmigung zu einer Niederlassung an der Südküste zu erteilen, worauf sie zunächst unverrichteter Sache nach Sydney fahren mussten [4]).

Fr. Schönwand 1883—84.

Über die meteorologischen Verhältnisse von Mioko berichtet FR. SCHÖNWAND, Kapitän der Bark „Sophie", die vom 22. Dezember 1883 bis 19. Februar 1884 auf der Reede lag [5]).

G. L. Bink und **J. A. van Balen** 1884.

Es sollte bis zum 25. Januar 1884 währen, ehe die Missionare mit der Gründung einer Station auf der Insel Rōn im Geelvink-Busen Ernst machen konnten [6]). An dem genannten Tage trat G. L. BINK mit dem seit dem 12. Januar 1883 auf Neu-Guinea weilenden J. A. VAN BALEN die Fahrt von Mánsinam aus an [7]). Bei der am 30. erfolgten Ankunft stellte sich heraus, dass die Eingeborenen ihr vor zwei Jahren gegebenes Versprechen nicht gehalten hatten, indem bisher lediglich zwei Bäume gefällt worden waren [8]). Nachdem die Missionare noch dem 3 Stunden östlich liegenden Mār sowie dem westlich von Jendé liegenden Dorf Siabes einen Besuch abgestattet hatten, traten sie am 4. Februar die Rückfahrt an. Drei Tage später erfolgte die Ankunft in Mánsinam.

Am 17. März siedelten die genannten Missionare endgültig nach Rōn über. Ihre erste Aufgabe nach der am 3. April erfolgten Ankunft bestand in dem Bau einer Wohnung unterhalb der Felswand bei dem Dorfe Jendé. Am 1. Juli unternahmen sie eine 13 Stunden währende Rundfahrt um die Insel, bei welcher Gelegenheit bei den Dörfern Sanènèn und Mār gelandet, an Kajo und Kakarau aber vorbeigefahren wurde.

Am 18. Juli begab BINK sich in einem Boot nach der von Rōn durch die Numamura-Strasse getrennten Wandamèn-Halbinsel, wo er das an ihrem Nordostende liegende Dorf Jop Anggar aufsuchte. Es lag in einer morastigen Gegend; 5 Häuser befanden sich unmittelbar

1) Ann. de Notre-Dame du Sacré-Coeur. XX. 1885, p. 10.

2) F. HARTZER. Cinq ans parmi les sauvages de la Nouvelle-Bretagne et de la Nouvelle-Guinée. Issoudun 1888, p. 24—25.

3) F. HARTZER. Annales de Notre-Dame du S.-C. de XX. 1885, p. 6—8. — L. A. NAVARRE. ibid. pag. 9—10.

4) JEAN VAUDON. Monseigneur Verjus. Ann. de Notre-Dame du Sacré-Coeur. XXX. 1895, p. 690—692. — V. JOUËT. l. c. pag. 110—112.

5) Die meteorologischen Verhältnisse in Mioko auf Neu-Lauenburg . . . Annalen der Hydrogr. XIV. 1886, p. 168—169.

6) Siehe oben p. 297.

7) Berigten van de Utrechtsche Zendingsvereeniging. XXV. 1884, p. 152—160.

8) Verslag van den staat en de verrichtingen der Utrechtsche Zendingsvereeniging voor het jaar 1884, p. III, V.

am Strande, die übrigen 8 weiter landeinwärts. Nach einem Besuch des etwa 20 Minuten entfernt liegenden Dorfes Omarsi trat er die Rückfahrt an.

Eine weitere Fahrt unternahm BINK am 30. September und zwar nach dem an der Westküste des Geelvink-Busens liegenden Wendèsi, das aus 18 grossen Häusern bestand. Am folgenden Tage trat er eine Wanderung landeinwärts an und erreichte nach $1^1/_2$ stündigem Marsche das auf einem Berge liegende Dorf Werabur. Vor der am 2. Oktober angetretenen Rückfahrt [1]) hatten die Eingeborenen von Wendèsi aufs neue ihrem Wunsch einen Missionar in ihrer Mitte zu haben, Ausdruck gegeben [2]).

Am 29. Oktober machte BINK endlich noch einen Ausflug nach der Insel Mios Wār.

D. D. O'Keefe und **J. S. Kubary** 1884.

Der uns bereits bekannte D. D. O'KEEFE [3]), der auf den Karolinen einen schwunghaften Koprahandel trieb, trat am 13. Januar 1884 [4]) auf seiner Brigg „Swan" (früher „Schwan"), Kapt. HENDERSON, eine Fahrt von Jap aus nach den Mapia-Inseln an. Dem Umstande, dass J. S. KUBARY an ihr teilnahm, haben wir es zu verdanken, dass Einzelheiten über diese Reise der Nachwelt überliefert worden sind. Am 16. kam die Insel Sonsol [St. Andrews] in Sicht, auf der am folgenden Tage gelandet wurde. O'KEEFE nahm hier 30 Eingeborene an Bord, die sich als Arbeiter auf den Mapia-Inseln verdingten. Am Abend des 17. kam Pulu Merir in Sicht und am 21. endlich die Mapia-Inseln, von denen KUBARY sagt, dass sie bei den Bewohnern von Sonsol, Bur und Pulu Merir unter dem Namen Burát bekannt sei. Der einheimische Name sei Bunaj, Mapia derjenige der Malaien. Gelandet wurde auf der Südspitze der südlichsten Insel Pegun, die KUBARY Pikén nennt. Seine ethnographische Beschreibung ist wichtig, zumal sie die einzige bestehende ist. Im Februar kehrte der „Swan" nach Jap zurück [5]).

Heinrich Kühn und **Carl Ribbe** 1884.

Die Naturaliensammler H. KÜHN und C. RIBBE traten am 8. April 1882 auf dem Dampfer „Celebes" von Amsterdam aus eine Fahrt nach dem Indischen Archipel an. Nach einem vom 21. Mai bis 18. Juni währenden Aufenthalt in Batavia setzten sie ihre Fahrt nach Makassar fort, wo sie am 26. eintrafen. Anfang 1883 wurde Celebes verlassen und nach den Aru-Inseln [6]) gedampft, wo sie am 1. April Dobo erreichten. Nachdem sie ein volles Jahr auf dieser Inselgruppe zugebracht hatten, begaben sie sich nach den Kei-Inseln, wo RIBBE zurückblieb, während KÜHN mit dem Postdampfer nach Neu-Guinea weiterging. In Sekrú an der Westküste wurden 500 Sack Muskatnüsse eingenommen und darauf die Sekār-Bai aufgesucht, wo KÜHN sich absetzen liess. Er liess sich auf der kleinen Insel Sekār, die unmittelbar am Fest-

1) Berigten van de Utrechtsche Zendingsvereeniging. XXVI. 1885, p. 164—171, 173—186, 189—200., XXVII. 1886, p. 59—61.

2) In dieser Angelegenheit waren auch J. L. VAN HASSELT und W. L. JENS am 11. Oktober nach Wendèsi gekommen. (s. unten p. 334).

3) Siehe oben p. 227, 260, 287, 297.

4) Die Angabe von KUBARY, dass die Fahrt im Jahre 1885 stattgefunden habe, muss auf einem Irrtum beruhen. In dem zwischen O'KEEFE und dem Häuptling MARAWIDI geschlossenen Kontrakt, von dem eine Abschrift im Archiv von Ternate liegt, heisst es: „Done on Peeken the Southermost island of the St. Davids Islands the 24th day of January in the Year of our Lord 1884".... und am Schluss: „Done in presence of J. S. KUBARY, HENRY TERRY, P. OLSEN."

5) J. S. KUBARY. Ethnographische Beiträge zur Kenntniss des Karolinen-Archipels. Leiden 1905, p. 79—144.

6) Die Aru-Inseln. Festschrift.... des Vereins f. Erdkunde. Dresden 1888, p. 153—201.

lande lag und nur etwa 100 Einwohner und 15 Hütten zählte, nieder. Über seine Exkursionen erfährt man nur wenig. So berichtet er über einen Besuch der Dörfer Batimbusuk und Aerfanas [Ajer Panas] [1]) und über eine Fahrt nach der Insel Ugär, wobei er nicht unterlässt der dort vorhandenen Petroglyphen, die die Eingeborenen *tangan setan* nennen, zu gedenken [2]). Endlich macht KÜHN auch einige Mitteilungen über die Landschaft Beráu, die er Prau nennt auf Grund der Angaben seines Dieners, der eine Fahrt dorthin unternommen hatte [3]).

Auch RIBBE sollte Neu-Guinea kurz berühren, indem er auf dem Postdampfer „Sindoro" der die Kei-Inseln am 28. September verlassen hatte, am 29. vor Sekrú und am 30. vor Sekär anlangte. An demselben Tage wurde die Fahrt nach Gisser und Ceram fortgesetzt [4]).

D. F. van Braam Morris 1884.

Am 11. Juli 1884 trat der Resident von Ternate, D. F. VAN BRAAM MORRIS, auf dem Regierungsdampfer „Havik", Kapt. J. W. SCHOLTEN, seine zweite Fahrt nach der Nordküste von Neu-Guinea an, diesmal aber ausschliesslich zu dem Zweck den Mamberomno näher zu erforschen. Der Leutn. z. See E. O. KERKHOVEN war der Expedition zugeteilt worden, um eine Karte des Stromgebietes anzufertigen [5]).

Nachdem die Doré-Bai am 15. erreicht und Kohlen geladen sowie der erfahrene Missionar J. L. VAN HASSELT an Bord genommen war [6]), dampfte der „Havik" am 17. weiter. Er ging zunächst in der Ansus-Bai an der Südküste von Japen vor Anker, um einen Papuanen aufzunehmen, der einmal den Fluss besucht haben sollte. Später stellte sich heraus, dass er nur einige der westlichen Mündungsarme erreicht hatte. Am Nachmittage des 18. setzte das Schiff seine Fahrt fort, passirte am folgenden Morgen die Insel Aberé [Kurudu] und weiter an der gegenüberliegenden Ostküste den Aibéran, einen Mündungsarm des Mamberomno. Noch am nämlichen Tage wurde die nördlichste Mündung (1° 25′ 30″ S., 137° 55′ 53″ E.) erreicht und unmittelbar darauf der allerdings missglückte Versuch gemacht in den 800 Fuss breiten Strom einzulaufen. Am 20. gelang es in ihm unweit der Mündung vor Anker zu kommen. Das Land war zu beiden Seiten niedrig und morastig, wie auch das Wasser trübe und schlammig war. Das am rechten Ufer befindliche Dorf Teba wurde verlassen gefunden. Am 21. trat der „Havik" seine Flussfahrt an und es gelang ihm ohne Schwierigkeit die zahlreichen Krümmungen zu überwinden. Die zuerst bemerkte Insel wurde Loman-Eiland [7]), die

---

1) Die in der Nähe befindliche heisse Quelle heisst Inif nach J. S. A. VAN DISSEL (Tijdschr. K. Ned. Aardr. Gen. (2) XXIV. 1907, p. 1001). Statt Batimbusuk muss es wohl heissen Bating Bura.

2) Siehe über diese Felsinschriften oben p. 251, 289, 312—313.

3) HEINRICH KÜHN. Mein Aufenthalt in Neu-Guinea. Festschrift zur Jubelfeier des 25 jährigen Bestehens des Vereins für Erdkunde. Dresden 1888, p. 115—151.

4) OSKAR SCHNEIDER. Carl Ribbes Reisen in der Südsee. Deutsche geogr. Blätter. XVIII. Bremen 1895, p. 372—379.

5) P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA. Reizen van D. F. van Braam Morris naar de Noordkust van Nederlandsch Nieuw-Guinea. Bijdr. t. de Taal-, Land en Volkenk. (4) X. 1885, p. 99—144. — G. COORDES. Entdeckungsfahrten des Residenten von Ternate, Mh. van Braam Morris, nach dem Niederländischen Neu-Guinea. Das Ausland. LVIII. 1885, p. 331—335. — E. O. KERKHOVEN. Beschrijving der opvaart van de Mamberâmo in Juli 1884. Tijdschr. K. Nederl. Aard. Genootsch. (2) XXVI. 1909, p. 106—115, Karte N°. IV.

6) J. L. VAN HASSELT. Een tocht naar de rivier Amberno. Tijdschr. Nederl. Aardr. Genootsch. (2) III. 1886, p. 179. — Berigten van de Utrechtsche Zendingsvereeniging. XXVI. 1885, p. 205—210. — Untersuchungsreise auf dem Fluss Amberno. Das Ausland. LVIII. 1885, p. 564—566.

7) Nach dem ersten Steuermann an Bord des „Havik", R. C. LOMAN.

folgende Monod-Eiland [1]) und die dritte Pée-Eiland [2]) genannt. Mittags wurde vor dem am

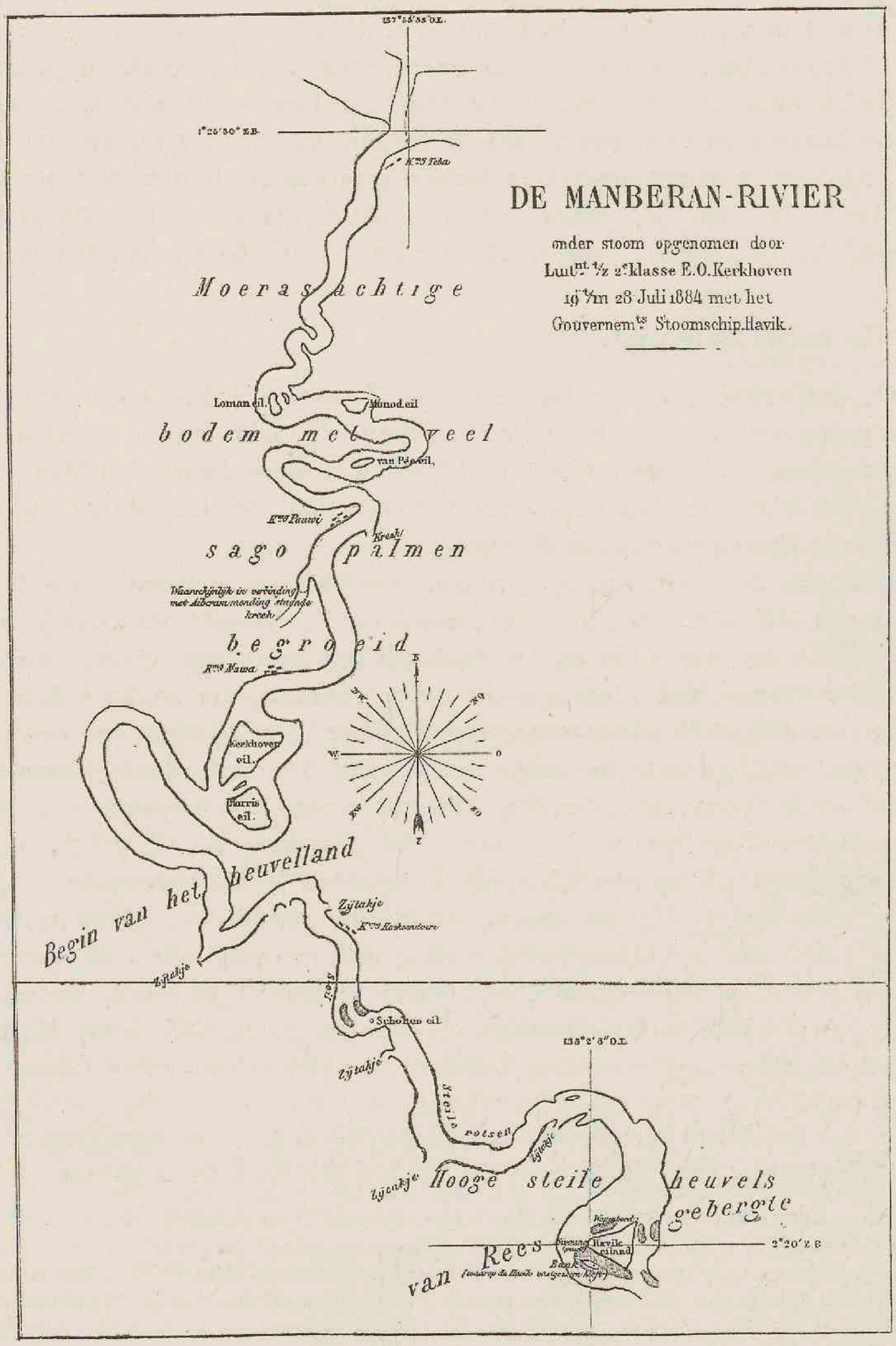


Fig. 34.

linken Ufer liegenden, aus 7 Hütten mit etwa 80 Seelen bestehenden Dorf Pauwi geankert.

1) Nach dem an der Fahrt teilnehmenden Kontrolleur H. J. MONOD DE FROIDEVILLE.

2) Nach dem Sanitätsoffizier Dr. J. G. E. VAN PÉE, der ebenfalls die Expedition begleitete.

Das Erscheinen des Dampfers verursachte eine grosse Aufregung. Während KERKHOVEN (l. c. pag. 108) sagt, dass die Bewohner sich hartnäckig weigerten näher heranzukommen, erzählt MORRIS, dass das Schiff von Kanus umringt wurde, nachdem die erste Scheu überwunden war, und einer sogar an Bord kam [1]). Man bemerkte bei ihnen Glasperlen und auch Messer europäischer Herkunft, die sie von den Bewohnern von Kurudu erhalten hatten [2]). Etwa zwei Stunden später ging der „Havik" wieder unter Dampf, worauf in SSE, etwa 20 Seem. entfernt, ein Hügelland, das die nördlichen Ausläufer des Van Rees-Gebirges darstellte, auftauchte [3]). Gegen 1/24 Uhr wurde das aus 10 Hütten bestehende, aber zeitweilig verlassene Dorf Mawa und kurz darauf die beiden, an Grösse die bisher bemerkten Eilande übertreffenden Kerkhoven- und Morris-Inseln passirt und oberhalb der letzterwähnten geankert. Auf der Weiterfahrt am 22. wurden die Ufer allmählich höher und trat das Hügelland, das die Eingeborenen nach der Angabe von KERKHOVEN Kamberamboi nennen, näher an den Fluss heran. Mittags ging es unweit des Dorfes Kukunduri an den ersten Hügeln und bald darauf an dem Scholten- und schliesslich an dem Havik-Eiland vorbei. Hier war die Strömung eine so reissende geworden, dass das Schiff, als es auf eine Sandbank geriet, quer zum Fluss zu liegen kam und Gefahr lief umzuschlagen. Am folgenden Morgen wurden die Vorräte ausgeladen und während der Nacht am Ufer biwakirt. Glücklicherweise gelang es, infolge des durch heftige Regengüsse verursachten Anschwellens des Stromes, den „Havik" im Laufe des 24. wieder flott zu machen. Am 25. wurde auf dem Havik-Eiland an einem Baume unter etwa 2° 20' S., 132° 2' 8" E. ein Wappenschild befestigt und nach dem Wiedereinbringen der Ladung am 26. die Rückfahrt angetreten. Das umliegende Gebiet führt den Namen Kaèsri (Kérési bei MORRIS) und der Stamm, dem die des Kannibalismus beschuldigten Bewohner angehörten, Kundambèsu (Udambèsus bei MORRIS).

Während der Nacht wurde an der Stelle, wo das Hügelland anfängt, geankert und am 27. auf der Weiterfahrt zunächst bei Mawa, wo die Bewohner sich inzwischen eingestellt hatten, und darauf bei Pauwi, wo die Leute bereits ganz zutraulich geworden waren, gehalten. Sie erzählten, dass sich abseits der Ufer auch Dörfer vorfänden, von denen namentlich angeführt wurden Mapi, Kabomi, Merabui und Woromborpi. Weiter stromaufwärts sollte ein Dorf Mandi und ein Nebenfluss Demborisimani vorkommen. Am 28. wurde der letzte Abschnitt der Flussfahrt zurückgelegt und vor dem Auslaufen noch bemerkt, dass auch die Bewohner des Dorfes Teba ihre Behausungen wieder aufgesucht hatten.

Nachdem der „Havik" nochmals in der Ansus- sowie in der Doré-Bai angelegt hatte, ging er am 5. August wieder auf der Reede von Ternate vor Anker [4]).

---

1) E. O. KERKHOVEN sagt (p. 108) dagegen, dass auf der Hinfahrt die Einwohner jegliche Berührung mit den Europäern hartnäckig vermieden.

2) F. S. A. DE CLERCQ nennt den Mündungsarm Mainai, auf dem man nach dreitägiger Ruderfahrt von Kurudu aus in den Mamberomno gelangen könne. (Tijdschr. K. Nederl. Aard. Genootsch. (2) X. 1893, p. 844).

3) Zu Ehren des damaligen Generalgouverneurs OTTO VAN REES.

4) Es sollte bis zum Jahre 1899 währen, ehe ein europäisches Schiff wieder von den Fluten des Mamberomno benetzt wurde. Die Berichte über die sich daran anschliessenden Fahrten in den Jahren 1900 und 1906 hat G. P. ROUFFAER veröffentlicht. (De drie opvaarten der Mamberâmo Juli 1884, Jan. 1900 en Juni 1906. Tijdschr. K. Nederl. Aardr. Gen. (2) XXVI. 1909, p. 86—128. Über eine Fahrt im Jahre 1909 berichtete F. L. RAMBONNET. (De jongste opvaart der Mamberâmo. ibid. p. 946—965). 1910 glückte es der Expedition unter A. FRANSSEN HERDERSCHEE stromaufwärts bis in 3° 23' 34" S., 137° 48' 48" E. zu gelangen, wo sie infolge zahlreicher Erkrankungen umkehren musste. (De Indische Gids. XXXII. 1. 1910, p. 947—948. — Tijdschr. K. Ned. Aardr. Gen. (2) XXVII. 1910, p. 1034).

J. L. van Hasselt und **W. L. Jens** 1884.

Da die Bewohner von Wendèsi den Wunsch geäussert hatten, einen Missionar in ihrer Mitte zu haben, unternahmen J. L. VAN HASSELT und W. L. JENS eine Fahrt dorthin, um die örtlichen Verhältnisse aus eigener Anschauung kennen zu lernen. Am 30. September 1884 traf eine grosse Prau von Wendèsi vor Mánsinam ein, um die Missionare abzuholen. Am 6. Oktober wurde abgesegelt und der Bestimmungsort am 11. erreicht. Auf einem Hügel, der sich oberhalb des Strandes erhob, wurde ein für die Anlage einer Station geeigneter Platz gefunden und von den Eingeborenen auch zur Verfügung gestellt. Nachdem von HASSELT und JENS am 12. und 13. einen Abstecher nach der Insel Rōn gemacht hatten, traten sie am 15. die Rückreise an und erreichten am 19. wieder Mánsinam [1]).

James Chalmers 1884.

Im Januar 1884 trat JAMES CHALMERS von Port Moresby aus aufs neue eine Fahrt nach dem im NW. liegenden Küstengebiet an, gelangte aber infolge Krankheit nicht weiter als nach dem an der Mac Clatchie-Spitze mündenden Wai Lala [Annie-Fluss], worauf er auf dem „Ellengowan" zurückkehren musste [2]).

James Chalmers und **William Wyatt Gill** 1884.

Reverend W. W. GILL hatte Rarotonga auf dem „John Williams" in Begleitung von 13 Missionsgehülfen am 22. November 1883 verlassen und traf über Sydney am 6. Februar 1884 in Port Moresby ein. Bereits am 14. trat er in Gemeinschaft mit CHALMERS eine Fahrt auf dem „Ellengowan" nach Maiwa über die Yule-Insel und Delena an, von der am 19. nach Port Moresby zurückgekehrt wurde.

Am 22. ging es auf demselben Schiffe in östlicher Richtung über Kaile nach Hulá. Drei Tage später wurde wiederum aufgebrochen und in die Hood-Bai eingefahren, die Mündung des Kemp Welch-Flusses und darauf Kalo besucht, wo man aufs neue eine Missionsstation ins Leben zu rufen beabsichtigte. Am 26. erreichten die Missionare Parimata in der Landschaft Aroma und begaben sich darauf nach Maopa. Am folgenden Tage segelte der „Ellengowan" nach Kerepunu und kehrte über Hulá am 29. nach Port Moresby zurück.

An der am 4. März angetretenen Fahrt nach Bura nahm auch W. G. LAWES teil, galt es doch am nächsten Tage die dort errichtete Kirche einzuweihen. Nachdem noch in einem Boot das etwa 3 km. entfernt liegende Bolibada aufgesucht worden war, kehrten die Geistlichen nach Port Moresby zurück.

Am 8. März ging es über Werentu [Verentu] nach dem gegen 12 km. entfernt liegenden Dorfe Pari, das 400 Seelen zählte. Vier Tage später wurde von Port Moresby aus ein Ritt nach dem Laloki unternommen.

---

1) Nieuw Guinea. Berigten der Utrechtsche Zendingsvereeniging. XXVII. 1886, p. 22—28, 33—43.

2) JAMES CHALMERS. Pioneering in New Guinea. London 1887, p. 82. — Pioneer Life and Work in New Guinea. London 1895, p. 74—120.

3) JAMES CHALMERS und W. WYATT GILL. Neu-Guinea. Reisen und Missionsthätigkeit während der Jahre 1877—1885. Leipzig 1886, p. 219—294. — W. WYATT GILL. A Visit to New Guinea. Chronicle London Miss. Soc. 1884, p. 287—289.

Am 15. wurde nach einem Besuch der Fairfax-Bai eine Fahrt auf dem „Ellengowan" in östlicher Richtung angetreten. Bei Tagesanbruch des 21. befand sich das Schiff zwischen den Léocadie- und Brumer-Inseln und ging nachmittags vor Samarai vor Anker. Am nächsten Tage gelangte der Schoner nach der Tissot-Insel, am 23. nach Suáu [Stacey-Insel]. Nachdem am 24. eine Bootfahrt nach der Bertha-Lagune und den in ihr mündenden Fluss unternommen worden war, nahm GILL Abschied von Neu-Guinea. An Bord des „Ellengowan" ging es nachmittags weiter nach Cooktown, wo die Ankunft am 28. erfolgte.

W. G. Lawes und **James Chalmers** 1884.

Vier Monate waren seit der Ankunft der Missionsgehülfen verstrichen, als LAWES und CHALMERS sich anschickten, sie auf die verschiedenen Stationen zu verteilen. Die auf dem „Ellengowan", Kapt. LILJEBLAD, unternommene Fahrt ging über Tupuselei und Kaile nach Kapa-Kapa, wo gelandet und landeinwärts nach Rigo, dem ersten Dorf der Landschaft Saroa [Saloa] gewandert wurde. Die für die Unterbringung des Gehülfen bestimmte Wohnung war bereits fertig gestellt worden. Hierauf wurde der Marsch nach dem 2 miles entfernten Saroa fortgesetzt und hier ebenfalls ein Gehülfe eingesetzt. Nach der Rückkehr nach Port Moresby wurde die Fahrt in westlicher Richtung fortgesetzt und zunächst Toaripi [Motu-Motu], nachdem der „Ellengowan" in der Alice Meade-Lagune vor Anker gegangen war, aufgesucht. In einem Kanu ging es den Lakekamu [Williams-Fluss] aufwärts, um das Dorf Mowiari [Moveave] zu besuchen. Nach Zurücklassung zweier Gehülfen in Toaripi segelte der „Ellengowan" nach dem Hall-Sund, worauf in einem Walboot Maiwa erreicht wurde. Von hier aus wurde Kiwori [Kevori] zu Fuss aufgesucht und ein Gehülfe eingesetzt. Nach einem Besuch der hinter Kap Suckling liegenden Landschaft Nara [Nala], in der im Dorfe Namoa ein Gehülfe stationirt wurde, reisten die Geistlichen nach Port Moresby zurück. Während der „Ellengowan" hierauf nach der Murray-Insel abging, unternahm CHALMERS noch eine Bootfahrt über Bura nach der Redscar-Bai, suchte die Mündung des Laloki auf und fuhr in den Apisi-Kreek ein. Von hier aus begab er sich über Land nach Kabadi und darauf wieder nach Port Moresby [1]).

E. G. Edelfelt 1884.

Am 25. Mai 1884 schiffte E. G. EDELFELT sich in Townsville (Queensland) auf dem Dampfer „Dorunda" ein und erreichte am 29. die Thursday-Insel. Einige Tage später setzte er seine Fahrt nach Port Moresby fort, von wo aus er am 27. Juni, in Begleitung von 30 eingeborenen Trägern, einen Marsch nach dem Astrolabe-Gebirge antrat. Am zweiten Tage langte die Expedition in dem etwa 30 miles NE. von Port Moresby auf dem nordwestlichen Ausläufer des erwähnten Gebirges liegenden Dorfe Narianumu an, das zugleich der Sitz des vornehmsten Häuptlings der Landschaft Taburi war. Von hier aus wurden u. a. auch die 3 miles im N. befindlichen, vom Laloki gebildeten Rauna- [Rona-] Fälle, die aus einer Höhe von 300 feet herabstürzen, besucht [2]). Nachdem EDELFELT am 18. September Port Moresby wieder aufgesucht hatte, kehrte er am 27. abermals nach Narianumu zurück [3]).

1) W. G. LAWES. Stationing Teachers. Chronicle London Miss. Soc. 1885, p. 17—21. — JAMES CHALMERS. Pioneering in New Guinea. London 1887, p. 232—247. — JAMES CHALMERS. Pioneer Life and Work in New Guinea. 1877—1894. London 1895, p. 121—139.

2) Anteckningar från en resa till Nya Guinea. Ymer. VII. Stockholm 1886, p. 148—159.

3) Resor i Britiska Nya Guinea. Ymer. IX. 1889, p. 147.

Eine zweite Reise unternahm er im November, in der Absicht den Yule-Berg [Kowio] zu besteigen und dort botanische Sammlungen anzulegen [1]). Er segelte von Port Moresby zunächst nach Maiwa [2]), wo er 14 Tage blieb, und trat darauf am 24. einen Marsch in südöstlicher Richtung an. Mittags erfolgte die Ankunft in dem aus 30 Häusern bestehenden Dorf Paihana [3]), 1 mile südlich von einem Fluss gelegen, den EDELFELT irrigerweise für den Hilda-Fluss ansah [4]). Am folgenden Tage gelangte er nach dem Dorf Yawetta (wohl Inawa) und, nachdem in einem Kanu das jenseitige Ufer des Flusses erreicht worden war, nach dem 2 miles östlicher liegenden Dorf Nauea [5]). Aus dem auf wenige Tage berechneten Aufenthalt, wurden zwei Wochen, ohne dass die Eingeborenen Anstalten trafen, ihr Versprechen, den Reisenden nach dem Yule-Berg zu führen, einzulösen. Es sah sich daher gezwungen am Anfang der dritten Woche nach Maiwa und von dort nach Port Moresby zurückzukehren [6]).

W. E. Armit 1884.

Im Jahre 1884 trat W. E. ARMIT seine zweite Fahrt nach Neu-Guinea an, von der er nach siebenmonatlicher Abwesenheit wieder zurückkehrte. Er hatte die Moresby-, die Basilisk-Insel sowie die Redlich- [Redlick-] Gruppe im Louisiaden-Archipel und an dem Festlande von Neu-Guinea die Milne-Bai und das Ost-Kap besucht. Er knüpfte daran die mehr als kühne Behauptung, dass, mit Ausnahme der Basilisk-Insel, kein Weisser die erwähnten Orte bisher betreten habe [7]).

Z. H. Turton 1884.

Z. H. TURTON unternahm 1884 eine Fahrt mit seiner Frau „from Cape Blackwood to the island off East Cape, and inland 15 miles to the west of Yule Island" [8]).

Kapt. **Rowe** 1884.

Im Juni 1884 wurde von Eingeborenen ein verwegener Angriff auf die Mannschaft des in der Cloudy-Bucht liegenden „Wild Duck", Kapt. ROWE, verübt, zugleich in der Absicht sich des Schiffes zu bemächtigen [9]).

---

1) Notes on New Guinea. Proceed. and Transact. Queensland Branch R. Geogr. Soc. of Australasia. II. 1886—87. Brisbane 1887, p. 17—26. — Travels in the Neighbourhood [sic!] of Mount Yule, in: G. W. LINDT. Picturesque New Guinea. 1887, p. 126—131.

2) EDELFELT gibt die Lage dieses Ortes zu 8° 40′ S., 146° 40′ E. an. In Wirklichkeit ist sie etwa 8° 36′ S., 146° 27′ E.

3) Paitana (nicht Paihana) ist eine Landschaft am Unterlauf des Anga Bunga.

4) Gemeint war der St. Joseph-Fluss [Anga Bunga], wie EDELFELT auch später selbst erkannte. (Proceed. and Transact. Queensl. Branch R. Geogr. Soc. Australasia. III. 1887—88, p. 100—101).

5) Wie aus einer späteren Mitteilung von EDELFELT hervorgeht, hat er mit dem letzterwähnten Dorf, das er 1887 aufs neue besuchte, Eboa gemeint. (Notes on New Guinea. Proceed. and Transact. Queensl. Br. R. Geogr. Soc. Australasia. III. 1887—8. Brisbane, p. 92—102).

6) In einer bereits erwähnten Publikation (Ymer. IX. 1889 p. 150—167), beschreibt EDELFELT eine mit einem gewissen AUSTIN unternommene Küstenfahrt vom 17. Oktober bis 8. Dezember, auf der er Kaile, Maiwa, die Yule-Insel, Hulá, Beleropu, Aroma, Kerepunu und Kalo besucht haben will. Die Widersprüche beider Relationen können nur darin ihre Erklärung finden, dass sich in einer eine unrichtige Jahreszahl eingeschlichen hat.

7) W. E. ARMIT's zweite Reise nach Neu-Guinea. Das Ausland. LVIII. 1885. p. 480.

8) Sydney Mail, 3d May 1884 (unzugänglich).

9) Further Correspondence respecting New Guinea. Aug. 1889. London 1890. [C. 5883], p. 158. — J. W. LINDT. Picturesque New Guinea. London 1887, p. 139.

Carl Hunstein 1884.

Nachdem CARL HUNSTEIN sich 1883 von A. GOLDIE getrennt hatte, unternahm er im folgenden Jahre, nur von einem Farbigen begleitet, einen Ausflug auf eigene Faust. Von Port Moresby aus überschritt er die Astrolabe-Kette und gelangte über Taburi und Sogeri nach Meroka, welchen Ort er als Standplatz erwählte. Von hier aus drang er in das Hufeisen-Gebirge [Horse-shoe Mountains] vor [1]), in welchem es ihm gelang in grösseren Höhen neue Paradiesvogelarten zu erbeuten [2]). FINSCH und A. B. MEYER sagen in 7000—8000 Fuss. An anderer Stelle heisst es „mutmasslich bis zu einer Höhe über 6000' [3])". Bei dieser Gelegenheit wurde auch ein neues *Rhododendron* erbeutet [4]).

John Strachan 1884.

JOHN STRACHAN kann kaum anders als ein Abenteurer bezeichnet werden, der es freilich mit Geschick verstanden hat, in der Tagespresse und in manchen geographischen Zeitschriften von sich reden zu machen. Heutigentags dürfte er schwerlich noch ernst genommen werden.

Wie er in seinem zusammenfassenden Werke selbst erzählt, hatte er bereits 1874 und 1875 die Küsten von Neu-Guinea besucht, doch werden über diese Fahrten nirgends Einzelheiten mitgeteilt. Erst im Jahre 1884 tritt er in die Öffentlichkeit. Auf Kosten des Besitzers des „Melbourne Age" ging unter seiner Leitung eine Expedition ab, an der noch teilnahmen der Berichterstatter WALKER, der Naturaliensammler STEWART, der Goldgräber SCOTT und der Matrose KERRY [5]). Nachdem er von Melbourne nach der Thursday-Insel gelangt war, trat er die Weiterfahrt am 22. April auf dem dort erworbenen kleinen Segelschiff „Foi" (7 T.) an und erreichte abends noch die Travers-Insel (10° 22' S., 142° 22' E.). Am folgenden Tage segelte er nach Mua [Banks-Insel] und am 24. wurde die Jervis-Insel erreicht, wo Kapt. BROWN der Expedition den Führer eines Perlfischerbootes, namens BILLY TANNO mitgab, um das Schiff über das Ormond-Riff nach Dauan zu lotsen.

Von einem Ausfluge nach der gegenüberliegenden Neu-Guinea-Küste zurückgekehrt, trat STRACHAN die Weiterfahrt am 7. Mai an und erreichte noch am Vormittage die Mündung des Mai Kusa [Baxter-Fluss], in die er unmittelbar darauf einlief. Die anfänglich niedrigen und dicht bewaldeten Ufer begannen an der Mündung des linken Nebenflusses Gregory, Jaro Kusa der Eingeborenen, höher zu werden. Nacheinander wurde an den linken Nebenflüssen Neill [Tomari Kusa], Tokuda, Broomfield und Carnow sowie an den am rechten Ufer einmündenden Wynne [Tobian Kusa], Bradly und Blain vorbeigefahren, worauf mit Eintritt der Dunkelheit mitten im Strome geankert wurde. Er erschien so breit und tief,

1) H. O. FORBES sagt (Nature. XXXVII. London 1887—88, p. 111), dass ihm die Horse-shoe Range unbekannt und die Stelle, wo HUNSTEIN gejagt habe, nicht zu ermitteln gewesen sei. Die veröffentlichte Kartenskizze ist in der Tat roh und man kann nur sagen, dass das bewusste Gebirge sich nördlich vom Quellgebiet des Kemp Welch-Flusses erhebt.

2) O. FINSCH und A. B. MEYER. Vögel von Neu-Guinea, zumeist aus der Alpenregion am Südabhange des Owen Stanley-Gebirges.... Zeitschr. f. d. gesammte Ornithologie. II. Budapest 1885, p. 369—391, auch Ibis (5) IV. London 1886 p. 237—258).

3) O. FINSCH. Englisch Neu-Guinea. Deutsche Kolonialzeitung. IV. Berlin 1887, p. 725.

4) FERD. VON MULLER und B. STEIN. Ein neues Rhododendron von den Papua-Inseln. Garten-Flora. Stuttgart. 1886. (unzugänglich). — FERD. VON MUELLER. Description of a hitherto unrecorded Rhododendron from New Guinea. Victorian Naturalist. Melbourne 1887. Novbr. (unzugänglich).

5) JOHN STRACHAN. Explorations and Adventures. London 1888, p. 4—69.

dass STRACHAN bereits davon träumte auf ihm Neu-Guinea durchqueren zu können. Diesem Luftschloss bereitete der folgende Morgen ein jähes Ende, als nach Zurücklegung weiterer 10 miles der Fluss aufzuhören schien. Nachdem die Umgebung der beiderseitigen Ufer abgesucht worden war, setzte der „Foi" seine Fahrt fort und erreichte abends eine Stelle, an der der Mai Kusa sich stark verengerte und die den Namen Scott's Bend erhielt. In der Annahme nunmehr nur noch 10 miles vom Fly-Fluss entfernt zu sein, sollte STRACHAN sich gewaltig täuschen [1]). In Wirklichkeit waren es noch 27 miles.

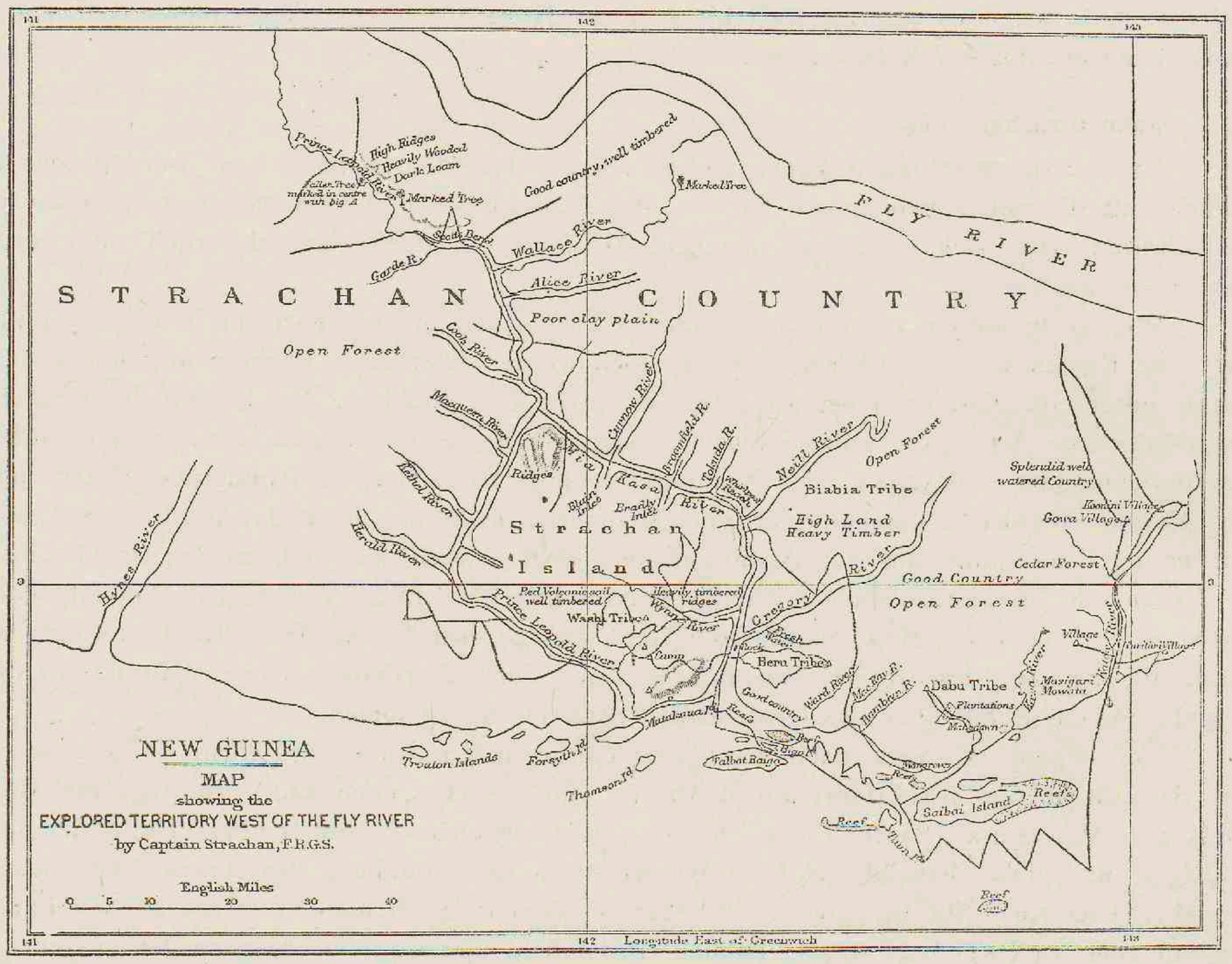


Fig. 35.

Vor Antritt der Rückfahrt wurde in den westlichen Mündungsarm eingelaufen, der samt dem Quellfluss [Bé Kusa] den Namen Prince Leopold-Fluss zu Ehren des nachmaligen Duke of ALBANY erhielt [2]). Da man unweit des Ufers eine grössere Niederlassung, allerdings ohne Bewohner, bemerkte und Feindseligkeiten gewärtigte, kehrte die Expedition nach dem Mai Kusa zurück. Am 24. wurde beim Abwärtsfahren eine Flotille von 20—30 Kanus

1) C. E. STRODE HALL stellte wenige Jahre später fest, dass die zurückgelegten Entfernungen sowie die Grösse der Flussläufe von STRACHAN in erheblicher Weise überschätzt worden waren. (Proceed. R. Geogr. Soc. N. S. X. London 1888, p. 708).

2) Es ist dies derselbe Arm den ROBERT BREW Chester-Fluss genannt hatte und dessen einheimischer Name Wasu Kusa lautet. (s. oben p. 222).

bemerkt [1]), auf die STRACHAN ohne Weiteres ein Gewehr- und Raketenfeuer eröffnete. Da er ferner seinen Rückzug abgeschnitten wähnte, landete er mit seinen Gefährten am linken Ufer und überliess den „Foi" seinem Schicksal. Die erste Nacht wurde $^1/_2$ mile vom Fluss entfernt im Walde zugebracht, am folgenden Morgen der Gregory-Fluss durchschritten und endlich nach vielen Entbehrungen am 29. die der Insel Saibai gegenüberliegende Küste erreicht. Nachdem SCOTT den Versuch gemacht hatte, den er mit dem Leben büssen musste, auf einem Floss nach der Missionsstation zu gelangen, währte es bis zum 3. Juni, ehe die Reisenden bemerkt und durch ein Missionsboot aus ihrer bedrängten Lage befreit werden konnten. Nachdem die Thursday-Insel am 9. erreicht worden war, begab STRACHAN sich nach Sydney. Wie er selbst schreibt, war er im Parlament der Kolonie Victoria als ein „red-handed murderer who had tramped through New Guinea knee-deep in blood", bezeichnet worden [2]).

William T. Wawn 1884.

Am 22. Dezember 1883 hatte das Werbeschiff „Lizzie", Kapt. WILLIAM T. WAWN, die Reede von Townsville (Queensland) im Auftrage des Verwalters der Hamleigh-Zuckerplantage, namens A. S. COWLEY, verlassen. Nachdem am 1. Januar 1884 bei Wari [Teste-Insel] angelegt worden war, gelang es auf Mewstowe [Moturina] die ersten Arbeiter anzuwerben. Hierauf kamen die Redlick-Inseln an die Reihe, worauf es nach der Joannet-Insel ging, die kurz zuvor von der „Ceara", Kapt. JERMAN, zu dem nämlichen Zweck abgesucht worden war. Nach einem Besuch der Brierly- sowie der Sud-Est-Insel lief die „Lizzie" mit 126 Angeworbenen am 17. Februar in die Cleveland-Bai ein [3]).

Bereits am 14. März segelte das Schiff aufs neue aus, doch musste es eines Leckes wegen wenige Tage später den Hafen von Cairns aufsuchen. Nach Ausbesserung des Schadens wurde am 3. April wieder ausgelaufen und, nachdem die Teste-Insel am 7. berührt worden war, Kurs nach der Moresby-Insel gesetzt. Unterwegs begegnete man der „Ceara" mit einer Ladung Arbeiter. Nach der Moresby-Insel kamen die Inseln Hayter, Basilisk, Normanby, Evans und Woodlark an die Reihe, worauf die „Lizzie" mit 67 Angeworbenen am 2. Juni im Hafen von Townsville eintraf. Bald darauf wurde sie nach Sydney verkauft [4]).

Wie man ebenfalls durch WAWN erfährt [5]), hatten andere Schiffe zu jener Zeit die im Osten von Neu-Mecklenburg liegenden Inseln als Feld ihrer Tätigkeit ausersehen. So war der Schoner „Alfred Vittery" bei einer derartigen Gelegenheit bei den Anthony Caens- [Tanga-] Inseln gescheitert. Die Mannschaft wurde von der Brigantine „Lochiel" aufgenommen und

1) Wie sich später herausstellte, waren es Tugeri gewesen.

2) Es geschah dies auf Grund der Angaben des Teilnehmers T. C. KERRY. STRACHAN suchte sich dem Earl of DERBY gegenüber von den gegen ihn erhobenen Beschuldigungen reinzuwaschen (Further Correspondence respecting New Guinea.... February 1885 [C. 4273], p. 139—140).

3) WILLIAM T. WAWN. The South Sea Islanders and the Queensland Labour Trade. London 1893, p. 308—323. — H. H. ROMILLY. From my Verandah in New Guinea. London 1889, p. 195—197.

Das Urteil der Untersuchungskommission lautete hinsichtlich der bei der Anwerbung vorgekommenen Unregelmässigkeiten dahin: „that the nature of their engagements were never clearly explained to or understood by them, and that the method of recruiting was cruelly deceptive and altogether illegal". (Further Correspondence respecting New Guinea and other islands in the Western Pacific Ocean. London. Aug. 1885. [C. 4584], p. 177—179).

4) Auch in diesem Falle lautete das Urteil der Kommission: „we are of opinion that while some of the natives were forcibly kidknapped, all of them were allured on board by false statements". (Further Correspondence &c., p. 180—181).

5) WILLIAM T. WAWN. l. c. pag. 324—330.

am 20. März bei den Burnett River Heads (24° 45′ S., 142° 30′ E.) gelandet worden. Unterwegs war die uns bekannte Brigg „Wilhelmina Frederika"[1]) bei den Sir Charles Hardy-Inseln [Nissan] angesprochen worden.

Die Brigantine „Heath", Kapt. STANLEY, traf Ende Mai in Queensland mit 63 männlichen und 31 weiblichen Arbeitern von den östlich von Neu-Mecklenburg liegenden Inselgruppen ein, denselben Inseln, auf denen auch der „Forest King" das Werbegeschäft betrieben hatte und zwar so, dass das Gericht sich genötigt sah FRANCIS ROWAN und JOHN MAC LEAN am 4. Juni zu 3 Jahren Gefängnis zu verurteilen, weil sie sich auf der Visscher-Insel [Simberi] widerrechtlich 6 Eingeborener bemächtigt hatten [2]).

WAWN trat am 19. Juli, diesmal als Führer des Schoners „Heath", von Mackay aus eine neue Fahrt an. Er hatte 94 Arbeiter an Bord, deren Kontrakt abgelaufen war und die in ihre Heimat zurückbefördert werden mussten. Die ersten Leute wurden auf den St. Jan- [Feni-] Inseln abgesetzt, die folgenden auf der grössten Anthony Caens-Insel. Zu dem nämlichen Zweck wurde an der Ostküste der Gardenijs-, an der San Joseph- und an der Visscher-Insel gehalten [3]). Auf der Rückfahrt ankerte der „Heath" zunächst bei der Pig-Insel [Nimoa] unweit der Südküste von Sud-Est und hierauf wurde sozusagen auf sämtlichen Inseln des Louisiaden-Archipels auf Arbeiter gefahndet. Da die Missionare sowie die Tripangfischer die Eingeborenen vorher gewarnt hatten [4]), war der Erfolg sehr gering. Mit nur 19 Angeworbenen traf der „Heath" am 29. November in Townsville ein [5]). Hier verliess WAWN das Schiff.

Werbeschiff **„Sybil"** 1884.

Die „Sybil" war von Mackay am 22. April 1884 abgesegelt, um zunächst 67 männliche und 11 weibliche Arbeiter nach den Salomo-Inseln zurückzubefördern und alsdann aufs neue dem Werbegeschäft obzuliegen. Am 19. Juli lag das Schiff in der Maru-Bai auf San Cristoval. Als der Kapitän hierauf nach dem Louisiaden-Archipel segeln sollte, wurde ihm dies von dem Regierungsagenten C. J. BROWNE untersagt. Ungeachtet dieses Verbotes legte das Schiff bei der Rossel-, der Piron-, der Sud-Est-, der Pig- und der Grass-Insel an, ohne indessen Erfolg zu haben. Günstiger gestalteten sich die Verhältnisse während des 9. bis 20. August auf der Normanby-Insel in der D'Entrecasteaux-Gruppe. Nachdem das Werbegeschäft auf der Goulvain-Insel vom 21. bis 23. fortgesetzt worden war, trat der Schoner die Heimfahrt an und erreichte am 6. Oktober, mit einer Beute von 48 Eingeborenen, den Hafen von Mackay. Als der Polynesian Inspector an Bord kam, sah er sich veranlasst in das Logbuch die folgende Bemerkung einzutragen: „Have read this log, which is a record of drunkenness and incapacity on part of the master, and consequent insubordination of the crew" [6]).

---

1) Siehe oben, p. 147.

2) WILLIAM T. WAWN. l. c. pag. 333.

3) WILLIAM T. WAWN. l. c. pag. 339—348.

4) Auch Kapt. LAWRENCE von der „FANNY" hatte im Juli auf denselben Inseln nur wenige Eingeborene zu überreden gewusst.

5) Das Urteil der Untersuchungskommission lautete dahin: „that the recruits brought by the „Heath" were enticed on board under false pretences". (Further Correspondence respecting New Guinea .... Aug. 1885. [C. 4584], p. 188.

6) Further Correspondence .... Aug. 1885, p. 185. — H. H. ROMILLY. From my Verandah in New Guinea. London 1889, p. 210.

Kapt. **Inman** 1884.

Der Schoner „Ceara", Kapt. INMAN, war am 31. Dezember 1883 aus der Moreton-Bai ausgelaufen und am 14. Januar 1884 vor der Piron-Insel [Jeina] im Louisiaden-Archipel eingetroffen. Nachdem er dem Werbegeschäft auf der Rossel- und der Sud-Est-Insel sowie auf dem Eiland Kasewai in der Nähe der Pig-Insel nachgegangen hatte, setzte er es auf der Joannet-, der Pig- und der Flat-Insel fort. Zum Schluss ging es nach der Renard- und der Redlick-Gruppe sowie nach St. Aignan [Misima]. Mit 107 Arbeitern an Bord traf die „Ceara" am 17. Februar im Hafen von Townsville ein. Die Untersuchungskommission gab ihr Urteil dahin ab, dass alle diese Eingeborenen „were seduced on board on false pretences" [1]).

Nachdem das Schiff am 13. März aufs neue ausgesegelt war, traf es am 30. vor der Teste-Insel [Wari] ein. Am 5. April wurde die Reise nach der Bentley- [Anagusa] und der Moresby-Insel sowie den Inseln Tarawara, Tubi-Tubi und Nuakata fortgesetzt, worauf es am 28. mit 137 Arbeitern nach Townsville zurückkehrte. „Our opinion is that a system of deliberate fraud was practized in engaging all the recruits during this voyage [2])."

Wie überaus lukrativ dieses Werbegeschäft war, geht aus einer Mitteilung von W. G. LAWES hervor, der bekundet, dass von den Plantagenbesitzern £ 20.— pro Kopf bezahlt wurde [3]).

Kapt. **Shaw** 1884.

Das von Kapt. SHAW geführte Werbeschiff „Hopeful" hatte nach dem Verlassen von Townsville am 3. Mai 1884, die Teste-Insel am 11. erreicht. Nachem er hier einen Dolmetscher und einige Matrosen angeworben hatte, suchte er 3 Tage später die Moresby-Insel und unmittelbar darauf die Basilisk-Insel auf. Alsdann begab sich der Schoner nach einem Besuch der Killerton-Inseln nach Waga-Waga an der Discovery-Bucht (Südküste der Milne-Bai), wo die Ankunft am 15. erfolgte. In Booten wurden in den Tagen vom 17.—19. die Dörfer Bura-Bura, Aioma, Lilahuta und Duau abgesucht. Am 24. legte der „Hopeful" bei Wararai an und begab sich darauf nach der Bentley-Bai. Auch hier schleppte man, wie an anderen Stellen, Eingeborene mit Gewalt an Bord, schoss auf Flüchtlinge und steckte ihre Hütten in Brand. Nach einem Besuch von Kaiaha am 26. und Taputa am 27., ging die Fahrt nach der Fergusson-Insel, wo einige Eingeborene überwältigt, andere, die zu entweichen versuchten, niedergestreckt wurden. An der Küste der Normanby-Insel, wo abermals Eingeborene getötet wurden, verweilte die „Hopeful" vom 1.—3. Juni [4]). Als hierauf an dem an ihrer Ostküste liegenden Kap Pierson einige Bewohner des Dorfes Kasi-Kasi an Bord kamen, um Handel zu treiben, wurden sie ohne weiteres dort behalten. Bei dem Dorfe Diwo wiederholte sich dasselbe Spiel.

1) Further Correspondence .... Aug. 1885, p. 176—177.

2) Further Correspondence .... Aug. 1885. [C. 4584], p. 179—180. — H. H. ROMILLY. From my Verandah .... p. 197—200. — WILLIAM T. WAWN. l. c. pag. 314, 323.

3) Further Correspondence respecting New Guinea ... February 1885 [C. 4273], p. 41., auch Times, December 5, 1884.

4) „Anything more heartrending we have never heard or seen than the tale by the father TOGAIWINA, of the drowning of his little boy, or the horror depicted in WANEIPA's eyes and on his face as he described the doing to an atrocious death of the boy on the reef", heisst es in dem Bericht der Untersuchungskommission, in welchem ferner geschrieben steht: „The history of this cruise of the „Hopeful" ... is a long record of deceit, cruel treachery, deliberate kidknapping, and cold-blooded murder. The number of human beings whose live were sacrified during the „recruiting" can never be accurately known". (Further Correspondence respecting New Guinea and other islands in the Western Pacific Ocean. Aug. 1885. [C. 4584], p. 184).

Um die Zeit des 10. Juni lag die „Hopeful" vor der Harris-Insel, auf der die grössten Greueltaten verübt wurden. Am folgenden Tage suchte man die Insel Kwaiawata und einen Tag später das in der Nähe liegende Gawa (Marshall Bennett-Inseln) heim. Nach einem Besuch von Sanoba gelangte das Schiff gegen Ende des Monats nochmals nach der Normanby-Insel. Als es am 2. Juli bei der Teste-Insel vor Anker kam, wussten 28 Eingeborene zu entweichen, aber mit noch 123 an Bord wurde Dungeness in Queensland erreicht.

Bald nachdem das bei der Anwerbung geübte Verfahren ruchbar geworden war, wurden einige der dabei in hervorragender Weise Beteiligte in Anklagezustand versetzt, und der Supreme Court fand den Mut den Hochbootsmann BERNARD WILLIAMS und den Werbeagenten MAC NEIL zum Tode, ferner SHAW und SHOLFIELD zu lebenslänglicher Gefängnisstrafe zu verurteilen. FREEMAN kam mit 10, PRESTON und ROGERS mit je 7 Jahren Gefängnis davon. Die öffentliche Meinung in Queensland liess es sich auch bei diesem Urteil nicht entgehen ihrer Entrüstung Ausdruck zu verleihen. Die zum Tode Verurteilten wurden zu lebenslänglicher Gefängnisstrafe begnadigt, aber bereits im Jahre 1890, gleich den übrigen Mitgliedern dieser hoffnungsvollen Gesellschaft, in Freiheit gesetzt [1]).

Werbeschiff **„Forest King"** 1884.

Der „Forest King" war nach dem Auslaufen von Brisbane am 17. Mai 1884, 10 Tage später vor der Rossel-Insel angelangt. Der dort stationirte Regierungsagent J. THOMPSON untersagte dem Kapitän die Anwerbung von Arbeitern, da entgegen der „Pacific Labourers Act" kein Dolmetscher an Bord anwesend war. Nachdem es gelungen war eines solchen auf der Brierly-Insel habhaft zu werden, ging man vom 2. bis 10. Juni auf der Sud-Est-Insel dem Werbegeschäft nach. Kaum war der Dolmetscher entwichen, als von dem Regierungsagenten abermals Einspruch erhoben wurde. Es gelang dem Kapitän zwar einen Ersatzmann von der Brierly-Insel zu holen, doch verschwand dieser, ehe er überhaupt in Funktion getreten war. Nunmehr segelte der Schoner nach der Teste-Insel, wo 3 Dolmetscher in Dienst traten. Am 24. wurden die Bentley-, die Watts- und die Skelton-Insel, an den folgenden Tagen die Moresby-Insel und in der Zeit vom 30. Juni bis 4. Juli die Normanby-Insel nach Arbeitskräften abgesucht. Am 6. Juli wurde die Goschen-Strasse gequert und nach der Neu-Guinea-Küste gesegelt. Als der „Forest King" am 9. Juli bei Anchor-Insel unweit der Teste-Insel lag, traf das vom Leutn. JOHN L. MARX befehligte Kriegsschiff „Swinger" ein, der ihn wegen widerrechtlicher Handlungen aufbringen liess. Mit noch 21 Angeworbenen an Bord erfolgte die Ankunft in Brisbane am 11. August, doch wurde das Schiff bald darauf wieder freigegeben [2]).

Theodore F. Bevan 1884.

THEODORE F. BEVAN, ein Händler und Tripangfischer, der aber über einen weit höheren Grad von Intelligenz verfügte, als man es bei Leuten dieses Schlages gewohnt ist, hat einige sehr beachtenswerte Reisen nach Neu-Guinea unternommen. Er begann seine Fahrten

1) WILLIAM T. WAWN. The South Sea Islanders, p. 339—348. — H. H. ROMILLY. From my Verandah in New Guinea, p. 202—210. — Further Correspondence respecting New Guinea ... Aug. 1885. [C. 4584], p. 181—185, siehe auch Further Correspondence .... Febr. 1885. [C. 4273], p. 43—45, 91.

2) Further Correspondence respecting New Guinea .... Aug. 1885. [C. 4584], p. 187. — H. H. ROMILLY. From my Verandah in New Guinea, p. 211.

im Jahre 1884 von Sydney aus und traf am 25. November zum erstenmale in Port Moresby ein. Nachdem er sich hier sowie an einigen anderen Küstenplätzen 5—6 Wochen lang aufgehalten hatte, langte er am 4. Januar 1885 in Cooktown an, worauf er sich nach Sydney zurückbegab [1]).

J. P. Thomson 1884.

J. P. THOMSON war Anfang 1880 als Government Surveyor nach den Viti-Inseln gekommen, trat aber 5 Jahre später in den Dienst der Kolonie Queensland. Auf der Ende 1884 angetretenen Fahrt nach seinem neuen Wirkungskreise berührte er Neu-Kaledonien sowie einige andere Inseln im westlichen Teile des Stillen Ozeans. Nachdem er auch Neu-Guinea einen Besuch abgestattet hatte — wo wird aber nicht gesagt — traf er im Januar 1885 in Brisbane ein [2]).

Kapt. Leutn. **Geiseler** 1884.

Über die Fahrten des deutschen Kanonenbootes „Hyäne", Kapt. Leutn. GEISELER, im Jahre 1884 ist sehr wenig bekannt geworden. Das Schiff hatte am 5. Juni Apia (Samoa-Inseln) verlassen und war nach einem Besuch der Insel Buka (Salomo-Inseln) am 23. in den Mioko-Hafen (Neu-Lauenburg) eingelaufen [3]). Wie J. WEISSER mitteilt [4]), wurde der Aufenthalt dazu benutzt die gegenüberliegende Küste von Neu-Mecklenburg unterhalb der Rosselberge zu vermessen. Am 27. wurde der Ankerplatz nach der Insel Matupi in der Blanche-Bai verlegt und von hier aus am 30. Kurs nach der Insel Nusa gesetzt, wo der Aufenthalt vom 2.—5. Juli währte. Hierauf fuhr die „Hyäne" nach dem Alacrity-Hafen an der Südwest-Spitze der Grossen Admiralitäts-Insel, der am 9. erreicht und am 12. wieder verlassen wurde. Die Reisechronik berichtet ferner, dass das Kanonenboot sich vom 16.—30. Juli vor Matupi, vom 14.—16. August im Hunter-Hafen auf Neu-Lauenburg und vom 16.—21. wieder vor Matupi befand. Während des Aufenthaltes in diesen Gewässern muss auch die Vermessung der Liki-Liki-Bai mit der Metlèk-Halbinsel und ein erneuter Besuch von Port Breton, und zwar der Irish Cove [5]) stattgefunden haben [6]). J. WEISSER teilt mit, dass im Herbst 1884 hier abermals eine Landung erfolgt sei, wobei die Eingeborenen von Liki-Liki aus den neu angelegten Wohnplätzen vertrieben und diese zerstört worden seien.

Am 6. September lief die „Hyäne" in Port Jackson ein.

L. Janssen 1884.

Die Bark „Bessel", Kapt. L. JANSSEN, hatte am 30. Dezember 1883 den Hafen von Hamburg verlassen und traf, über Sydney kommend, am 2. Juni 1884 auf der Reede von

---

1) THEODORE F. BEVAN. Toil, Travel, and Discovery in British New Guinea. London 1890, p. 9, 29, 39.

2) A Summary of the Geographical Work of Mr. J. P. Thomson. Proceed. and Transact. Queensl. Branch R. Geogr. Soc. Australasia. VIII. 1892—93. Brisbane 1893, p. 61.

3) Reisechronik der im Jahre 1884 in Dienst gewesenen Schiffe der Kaiserlichen Marine. Annalen der Hydrographie. XII. 1884. p. 710.

4) Der Bismarck-Archipel und Kaiser Wilhelms-Land. Mittlg. geogr. Gesellsch. Hamburg 1885—86, p. 275.

5) Aus dem Vermessungsbericht S. M. Kbt. „Hyäne", Kapt. Lieut. GEISELER. Ann. der Hydrogr. XII. 1884, p. 375—376, Taf. 10.

6) Siehe oben p. 305.

Mioko, wo 300 Tonnen Kopra eingenommen wurden, ein. Infolge anhaltend stürmischen Wetters musste das Schiff bis zum 9. August, dem Tage der Abfahrt nach Apia, liegen bleiben [1]).

Richard Parkinson 1884.

Im Jahre 1884 machte R. PARKINSON zum zweitenmale den Versuch, den auf der Gazelle-Halbinsel auf Neu-Pommern sich erhebenden Wuna Kokor [Varzin-Berg] zu besteigen [2]). Er trat den Marsch dorthin abermals von der an der Blanche-Bai liegenden Ralum-Pflanzung an und gelangte, nachdem die Landschaft Nanuk mit dem gleichnamigen Dorfe durchschritten worden war, in die Landschaft Awawur. Als er sich nach dem „grossen See", den POWELL an der Nordseite des Berges entdeckt haben wollte [3]), erkundigte, führten Eingeborene ihn zunächst durch eine bewaldete Schlucht nach einer engen Grotte, in der etwa 10 m. über dem Boden ein zolldicker Wasserstrahl aus einer Felswand hervorquoll und sich in ein Wasserbecken von 8—10 m. Durchmesser und 1 m. Tiefe ergoss. Auf dem Weitermarsch kam er an die unbedeutenden Quellen Kuloko und Nanora vorbei, um schliesslich einen Teich von mässigem Umfange, namens Kabaira, zu erreichen. In seiner Nähe fanden sich die Quellen Tawalóbo und Tabakut. Schliesslich wurde noch die Quelle Mana Morop aufgesucht, die in einem Tale, unweit des Dorfes Beretawa [4]), am Abhange des Berges entspringt. Von hier aus gelang es PARKINSON auf beschwerlichem Pfade den dicht bewaldeten Gipfel zu erklettern.

Bei einer anderen Gelegenheit kam er auch an die Südseite des Wuna Kokor und besuchte hier das waldreiche, zwischen Kaile und Wairiki liegende Tal des Mana Wiwio.

In dem nämlichen Jahre entdeckte PARKINSON gelegentlich einer Bootfahrt längs der Ostküste von Neu-Pommern, nördlich von Mutlar, die Put-Put-Bai, die bald darauf den Namen Rügen-Hafen erhalten sollte.

Die Aufteilung Neu-Guineas 1884—85.

Wir haben die kolonialen Bestrebungen der Mächte bis zu den Beschlüssen der interkolonialen Konferenz zu Sydney im Dezember 1883 verfolgt (s. oben p. 305—310). Es erübrigt nunmehr noch den weiteren, zu einem Abschluss führenden Gang der Ereignisse zu schildern.

In einem vom 9. Mai 1884 datirten Schreiben bestätigte Lord DERBY den Gouverneuren der australasiatischen Kolonien (ausschl. Fiji) den Empfang der von der Konvention gefassten Beschlüsse, in denen er aber jegliche Bereitstellung der für die Verwaltung der zu annektirenden Teile von Neu-Guinea erforderlichen Geldmittel vermisste, trotzdem er bereits im Juli 1883 darauf hingewiesen habe, dass nur unter dieser Bedingung das Colonial Office weitere Schritte tun würde. „As I then stated, Her Majesty's Government are confident that no Foreign Power contemplates interference with New Guinea, but in the absence of any controlling

1) Reise der Elsflether Bark „Bessel", Kapt. L. JANSSEN. Ann. der Hydrogr. XIII. 1885, p. 538. — Aus dem Reisebericht des Kapt. L. JANSSEN .... l. c. XIV. 1886, p. 165—167.

2) R. PARKINSON. Im Bismarck-Archipel. Leipzig 1887, p. 58—65., Dreissig Jahre in der Südsee. Stuttgart 1907, p. 6.

3) Siehe oben p. 242. Diese Hinterhaltigkeit der australischen Kolonien musste notgedrungenerweise zu neuen Verhandlungen den Anlass geben, wodurch zugleich Zeit verloren ging. Wenn die Lösung der Frage schliesslich ganz und gar nicht den Wünschen dieser Kolonien entsprach, so war dies im wesentlichen ihre eigene Schuld.

4) Beretaval der Karte.

authority, it is always possible that the subjects of a Foreign Power might require the protection or intervention of their Government [1]); and British subjects, also by coming into collision with the natives, or by setting up claims to land, might cause complications which would give much trouble thereafter". I. M. Regierung gehe nun von dem Gedanken aus, dass ein High Commissioner oder zum wenigsten ein Deputy Commissioner mit ausgedehnten Vollmachten versehen, an oder in der Nähe der Ostküste von Neu-Guinea, einzusetzen sei und dass er neben einem Stabe von Beamten, auch einen Dampfer zu seiner Verfügung haben müsse. Die hieraus erwachsenden Kosten würden sich für das am 1. Juni 1885 endigende Verwaltungsjahr auf etwa £ 15 000.— stellen. Sobald eine oder mehrere Kolonien bereit seien diesen Betrag auf sich zu nehmen, könnten sofort die erforderlichen Massregeln getroffen werden, um die Befugnisse des zu ernennenden High Commissioner festzustellen. Bemerkt wurde noch, dass die Ausgaben der königlichen Marine in den australischen Gewässern, diejenigen der Schoner und Vermessungsfahrzeuge darunter einbegriffen, einen jährlichen Aufwand von £ 157 000.— verursachten [2]).

Die gesetzgebenden Körperschaften der Kolonien Australiens (ohne Neu-Seeland) erklärten sich hierauf bereit die verlangten £ 15000.— aufzubringen, wobei der auf jede Kolonie fallende Anteil durch das Verhältnis seiner Bevölkerungszahl zur Gesamtheit zu bestimmen sei [3]). Man konnte sich diesmal ebensowenig wie bisher dazu entschliessen reinen Wein einzuschenken und liess die Frage nach dem zu stellenden Dampfer gänzlich unberührt. Wir werden noch später über die daraus entstandenen Weiterungen zu berichten haben, vorderhand war der Earl of DERBY verhindert darauf näher einzugehen, da die schnell aufeinander folgenden Ereignisse zu einer Lösung drängten.

In Berlin hatte ADOLPH VON HANSEMANN trotz des ersten ablehnenden Bescheides (s. oben p. 286) den Faden nicht fallen gelassen. Im April 1883 hatte er dem am Südseehandel am meisten beteiligten Firmen, nämlich der DEUTSCHEN HANDELS- UND PLANTAGEN-GESELLSCHAFT DER SÜDSEE — der Rechtsnachfolgerin von J. C. GODEFFROY & SOHN in Hamburg — sowie ROBERTSON & HERNSHEIM, ebenfalls in Hamburg, vertrauliche Mitteilungen von seinem Vorhaben gemacht und beide um ihre Mitwirkung bei der Durchführung seiner Pläne ersucht. Die letztgenannte Firma, die bereits zahlreiche Faktoreien im Bismarck-Archipel besass [4]), zeigte sich zwar geneigt auf den Vorschlag einzugehen, lehnte aber jedes Zusammengehen mit ihrer Konkurrentin, der Handels- und Plantagen-Gesellschaft, ab, so dass sie auch an den weiteren Verhandlungen nicht mehr teilnahm. So sagt wenigstens MAX VON KOSCHITZKY [5]), aber ALFRED ZIMMERMANN, der ebenfalls aus amtlichen Quellen schöpfen konnte, bekundet:

1) Diese Bemerkung zielt auf die im Werden begriffene deutsche Neu-Guinea-Kompanie hin, wovon die englische Regierung 1883 Wind bekommen hatte (s. oben. p. 309, Am. 1).

2) Further Correspondence respecting New Guinea and other islands, and the Convention of Sydney... London 1884. [C. 3839], p. 34—35., siehe auch p. 50, wo die Generalagenten von N. S. Wales, Neu-Seeland, Victoria und Queensland unter dem 23. Juli das Gesuch an die Regierung richten möglichst bald die entscheidenden Schritte zu tun, sobald die Parlamente der einzelnen Kolonien sich zustimmend zu den gestellten Bedingungen geäussert hätten.

3) Gelegentlich der dem Council des Roy. Colonial Institute am 1. Juni 1883 gewährten Audienz hatte der Generalagent für Queensland in London, THOMAS ARCHER, erklärt, dass Queensland vollständig darauf vorbereitet sei, die Ausgaben und die Verantwortlichkeit für die Annexion Neu-Guineas auf sich zu nehmen. (Proced. R. Colonial Institute. XIV. 1882—83, p. 259).

4) Ein Verzeichnis derselben ist im Weissbuch (I. 1885, p. 152—154) abgedruckt.

5) Deutsche Colonialgeschichte. II. Leipzig 1888, p. 205.

„Trotz aller Vorsicht sind diese Pläne zur Kenntniss der mit der Plantagengesellschaft in der Südsee konkurrirenden Häuser gekommen, und mit gleichem Hass .... begannen dieselben nunmehr das neue Projekt zu verfolgen. Als ihr Sprachrohr diente wiederum Herr Bamberger" [1]). Genug, die von A. VON HANSEMANN c. s. geführten Unterhandlungen führten zu der Bildung eines Konsortiums, das zunächst OTTO FINSCH damit beauftragte eine Forschungsreise nach Neu-Guinea zu unternehmen [2]) und ferner am 26. Mai 1884 zu der, vorläufig noch geheim gehaltenen Gründung der „Neu Guinea Compagnie". Alle diese Schritte geschahen im Einverständnis mit dem Auswärtigen Amte in Berlin, wobei HEINR. VON KUSSEROW als Mittelsperson diente. Erst nachdem FINSCH abgereist war (16. Juni), machten A. VON HANSEMANN und GERSON VON BLEICHRÖDER am 27. Juni 1884 eine Eingabe an den Fürsten BISMARCK [3]), in der sie mitteilten, namens und im Auftrage einer Anzahl zu einer Kolonialgesellschaft

2) Dr. CHARPENTIER. Entwickelungsgeschichte der Kolonialpolitik des Deutschen Reiches. Berlin 1886, p. 38. — In dem Telegramm des Wolfschen Bureaus in Berlin vom 28. Juni 1884 heisst es wörtlich: „In der gestrigen Sitzung der Budgetcommission des Reichstages, welche die Dampfersubventionsvorlage zu berathen hat, machte Bamberger Angaben über private Speculationen, welche mit der Vorlage in Zusammenhang stehen sollen. So sollen Berliner Bankhäuser kürzlich von dem Londoner Bankhause Baring Brothers Actien der Samoa-Plantagen-Gesellschaft erworben und ihre Niederlassungen auch auf Neu-Guinea ausdehnen wollen. Regierungscommissär v. Kusserow erklärt, diese Mittheilungen ständen auf einem zu niedrigen Niveau, als dass die Regierung dazu herniedersteigen könne. Staatssekretär Stephan sagt: der Regierung sei von den Mitteilungen Bambergers nichts bekannt, der Gedanke der Dampfersubventionen sei vor langer Zeit seinem Kopfe entsprungen und entbehre jeden Zusammenhanges mit der Samoa-Angelegenheit. Windthorst hält es für wünschenswert, dass der Werth der Bambergerschen Enthüllungen eingehend geprüft werde; das Centrum könne erst, wenn ein ausführlicher Commissionsbericht vorläge, sich über die Vorlage schlüssig machen ..." (Allgemeine Zeitung, München. Sonntag, 29. Juni 1884 (N°. 179), p. 2632. Siehe auch Norddeutsche Allgemeine Zeitung. Berlin, 28. Juni 1884, Abend-Ausg. (N°. 298), derzufolge Bamberger anfragte „inwieweit die Mittheilung begründet sei, dass die Dampfervorlage zusammenhänge ... und mit einem auf Landerwerbungen in Neu-Guinea und Neu-Britannien gerichteten Unternehmen eines Kuratoriums, an dessen Spitze der Chef der Diskontogesellschaft Herr von Hansemann und der Eigenthümer der „Nordd.-Allgem.-Ztg." Herr von Ohlendorff ständen ... Da der Regierungskommissar, Herr von Kusserow, dem genannten Herrn von Hansemann sehr nahe stehe, so richte er an ihn das Ersuchen um Aufklärung."

Wie man hieraus ersieht, ist selbst von einem der Regierung ganz nahe stehenden Blatte die Richtigkeit der Angaben von LUDW. BAMBERGER nicht bestritten worden. Das Benehmen von HEINR. VON KUSSEROW muss aber als ein durchaus ungebührliches bezeichnet werden, das schwerlich in einem anderen Parlament ungeahndet hingenommen worden wäre. Neu-Guinea nebst den umliegenden Inseln war von AD. VON HANSEMANN c. s. doch von vornherein als ein Spekulationsobjekt betrachtet worden. Es war ihr gutes Recht um den Schutz des Reiches und um andere Erleichterungen einzukommen, aber nicht minder darf es als das Recht eines Abgeordneten betrachtet werden, eine Frage mit Rücksicht auf die finanziellen Folgen, die hier ausschliesslich in Betracht kamen, zu stellen. Man hat vielfach die Gründung v. HANSEMANNS als eine patriotische Tat hinzustellen gesucht und sie als solche in allen Tönen gepriesen. Wenn man darunter versteht das Bestreben möglichst viel aus dem Reiche herauszuschlagen, dann hat die Neu-Guinea-Kompanie allerdings im hohen Grade eine vaterländische Gesinnung bekundet.

ALFR. ZIMMERMANN und M. VON KOSCHITZKY haben, in ihrem Übereifer BAMBERGER der Indiskretion zu zeihen, jedenfalls übersehen, dass mehr als 13 Monate früher die englische Regierung bereits von der beabsichtigten Gründung unterrichtet war. Ihr Botschafter in Berlin, Lord AMPTHILL, antwortete ihr am 3. Mai 1883, dass nach Mitteilung des Staatssekretärs des Auswärtigen diese Gesellschaft behufs Kolonisirung von Neu-Guinea eine private sei „and not yet supported by the Imperial German Government." (Further Correspondence respecting New Guinea. Juli 1883. [C. 3691], p. 5).

2) O. FINSCH. Gedenktage der Forschungsreise mit dem deutschen Dampfer „Samoa". Deutsche Kolonialzeitung. XXVI. Berlin 1909, p. 469. — C. SINGELMANN. Prof. Dr. Finschs Anteil an der Erwerbung des deutschen Südsee-Schutzgebietes. ibid. p. 689—692. Dass FINSCH durch seine gefärbten Berichte grossen Schaden angerichtet hat, wurde bereits von R. PARKINSON betont. (Dreissig Jahre in der Südsee 1907, p. 21). Bekanntlich fehlten ihm zur Abgabe derartiger Gutachten die elementarsten Kenntnisse des tropischen Plantagen- und Ackerbaues sowie auch die erforderlichen naturwissenschaftlichen Kenntnisse überhaupt. So erblickte er beispielsweise in den devastirten und vom Alang-Alang eroberten Landstrichen vortreffliche Weidegründe.

3) Im Wortlaut abgedruckt im Weissbuch. II. 1886, p. 136—138, auch M. VON KOSCHITZKY. Deutsche Colonialgeschichte. II. 1888, p. 206—207.

vereinigten Personen, dass eine Expedition nach Neu-Guinea und anderen Inseln im westlichen Teile der Südsee abgegangen sei, um Land im weitesten Umfange und in solcher Weise zu erwerben, dass sich hieraus eine Kolonie bilden liesse, die zur Organisation und Entwickelung auf der gewünschten Grundlage befähigt sei, zugleich mit der Bitte dem Unternehmen den benötigten Schutz angedeihen zu lassen.

Am 7. Juli machte der Unterstaatssekretär EVELYN ASHLEY im Unterhause die Mitteilung, dass die australischen Kolonien die für die Verwaltungskosten geforderte Beisteuer von £ 15000.—. bewilligt hätten, und dass die Ernennung eines High Commissioner für Neu-Guinea, der von der Südküste Neu-Guineas Besitz nehmen werde, bevorstehe [1]).

Sobald angenommen werden konnte, dass FINSCH auf Neu-Guinea angekommen sei [2]), richtete Fürst BISMARCK eine Note an das Foreign Office, die am 8. August vom Botschafter Grafen GEORG HERBERT ZU MÜNSTER übergeben und in der Protest gegen die Beschlüsse der interkolonialen Konferenz in Sydney vom Dezember 1883 erhoben wurde [3]). Am 15. August überreichte der britische Botschafter in Berlin die Abschrift einer Depesche des Foreign Office vom 9. August. Graf ZU MÜNSTER hatte in einer Unterredung mit dem Earl of GRANVILLE die Absicht der deutschen Regierung kundgetan Inselgebiete, wo deutsche Handelsinteressen vorherrschten sowie die Nordküste von Neu-Guinea, unter ihren Schutz zu stellen. Die Antwort des britischen Ministers lautete dahin: „Her Majesty's Government had no desire to oppose the extension of German colonisation in the islands of South Seas which are unoccupied by any civilized Power" [4]). Am 11. August hatte der Premierminister GLADSTONE im Unterhause erklärt, dass das von England zu annektirende Gebiet an der Südküste von Neu-Guinea und zwar östlich von der niederländischen Grenze läge, dass aber nicht die Absicht vorläge dieses Protektorat auch auf den Norden und Osten auszudehnen. Am 19. August wurde der deutsche Generalkonsul in Sydney vom Reichskanzler telegraphisch beauftragt den Reichskommissar G. VON OERTZEN auf Matupi zu benachrichtigen, dass die Absicht bestehe im neubritannischen [Bismarck-] Archipel und dem ausserhalb der berechtigten Interessensphäre Hollands und Englands liegenden Teile der Nordküste von Neu-Guinea, alsbald die deutsche Flagge hissen zu lassen [5]).

Am folgenden Tage erhielten VON HANSEMANN und VON BLEICHRÖDER die offizielle Antwort auf ihre Eingabe vom 27. Juni, die dahin lautete, dass die beabsichtigten Erwerbungen unter den Schutz des Reiches gestellt werden würden, sobald der Nachweis geführt sei, dass die Ansprüche nicht mit den wohlerworbenen Rechten anderer Nationen kollidirten [6]).

Hatte es bis dahin den Anschein gehabt, als ob die Auseinandersetzungen zwischen England und Deutschland einen glatten Verlauf nehmen würden, so sollte man sich darin

---

1) M. VON KOSCHITZKY. l. c. pag. 208.

2) Hierin irrte man sich, da FINSCH durch den erforderlichen Umbau der „Samoa" Sydney erst am 11. September hatte verlassen können.

3) Dr. CHARPENTIER. [A. ZIMMERMANN]. Entwickelungsgeschichte der Kolonialpolitik des Deutschen Reiches. Berlin 1886, p. 39.

4) Further Correspondence respecting New Guinea ... (In continuation of [C. 4217] October 1884). London February 1885. [C. 4273], p. 4.

5) Weissbuch. II. Berlin 1886, p. 148—149.

6) MAX VON KOSCHITZKY. Deutsche Colonialgeschichte. II. 1888, p. 212.

einer Täuschung hingeben. Mit Rücksicht auf N. VON MIKLUCHO MACLAYS Vorstellungen vom 22. April 1884 [1]) und noch mehr wohl in dem Bestreben die ungeberdigen Australier zufrieden zu stellen, hatte das Colonial Office es für zweckmässig erachtet das beabsichtigte britische Protektorat bis auf 145° E. an der Nordküste von Neu-Guinea auszudehnen und das Foreign Office ersucht diesen Wunsch auch Deutschland gegenüber zu vertreten [2]). Wirklich liess jenes am 19. September durch ihren Geschäftsträger in Berlin, CHARLES SCOTT, eine dahingehende Absicht der britischen Regierung kundtun. Die deutsche liess am 27. durch ihren Geschäftsträger in London, Baron VON PLESSEN, antworten, dass der Reichsregierung eine derartige Ausdehnung unerwartet komme und dass sie sich vorbehalten müsse dazu Stellung zu nehmen, aber hoffe, dass durch eine Kommission eine befriedigende Entscheidung herbeigeführt werden würde [3]). Nachdem das Colonial Office am 8. October der Admiralität den Beschluss der Regierung mitgeteilt hatte, die Südküste von Neu-Guinea, vom 141° E. ab bis zum Ostkap sowie einige Inseln in der Nähe des Festlandes an der Goschen-Strasse und im Süden, einschliesslich der Kosmann-Insel zu annektiren, ersuchte sie zugleich, dem Geschwaderchef der australischen Station den Befehl zur Flaggenhissung zugehen zu lassen, wobei die Wahl der Punkte, an denen dies zu geschehen habe, seiner Diskretion überlassen bliebe [4]).

Am 9. Oktober gab der Geschäftsträger CHARLES SCOTT dem Auswärtigen Amte in Berlin von diesem Beschluss Kenntnis mit der Mitteilung, dass damit nicht beabsichtigt sei etwas zu präjudiziren [5]). Am 9. Dezember erging an den Commodore der australischen Station der Befehl das britische Protektorat auch auf den D'Entrecasteaux- sowie den benachbarten kleineren Inseln zu verkünden [6]).

Am 19. December benachrichtigte Fürst BISMARCK die britische Regierung davon, dass die deutsche Flagge an 3 Stellen auf Neu-Guinea und an 10 Punkten im Neu-Britannien-[Bismarck-] Archipel gehisst worden sei. Bereits am folgenden Tage sprach Lord DERBY, der Kolonialminister, dem Earl of GRANVILLE gegenüber die Erwartung aus, dass Gross-Britannien dagegen ernstlich Protest erheben würde, was letzterer aber ablehnte [7]).

In Australien rief die Nachricht von den deutschen Annexionen einen Sturm von Entrüstung hervor, der sich in zahlreichen Städten auch in der Form von Protestmeetings äusserte. Berühmt geworden ist das Telegramm der Regierung von Victoria an ihren Generalagenten in London vom 20. Dezember, das wenige Tage später aber den dadurch auf BISMARCK beabsichtigten Druck verfehlen sollte: „The exasperation here is boundless. We protest in the name of the present and the future of Australia. If England does not yet save from the

1) Further Correspondence respecting New Guinea and other islands in the Western Pacific Ocean. February 1885. [C. 5273], p. 2—3.

2) Ibid. p. 5, 11—12.

3) Ibid. p. 86—87. — Weissbuch. II. Berlin 1886, p. 152.

4) Further Correspondence respecting New Guinea. October 1884. [C. 4217], p. 35, 50. — Die Flaggenhissungen fanden in den Tagen des 6.—26. November statt.

5) Further Correspondence... February 1885. [C. 4273], p. 86—87. — Eine entsprechende Mitteilung wurde vom Unterstaatssekretär EVELYN ASHLEY am 24. Oktober im Unterhause gemacht. (Deutsche Kolonialzeitg. I. Frankfurt 1884, p. 500—501. — Die Deutsche Kolonialpolitik. I. Leipzig 1885, p. 111).

6) Further Correspondence... February 1885, p. 43. Die Befehle wurden in der Zeit vom 1.—16. Januar 1885 ausgeführt.

7) Further Correspondence respecting New Guinea. February 1885. [C. 4273], p. 50—52.

danger and disgrace, as far at least as New Guinea is concerned, the bitterness towards her will not die out with this generation" [1]).

Inzwischen war ein britischer Unterhändler in Gestalt des Assistant Under Secretary of State, R. H. MEADE, nach Berlin gekommen, um die mannigfachen Gegensätze, die zwischen Deutschland und England, besonders in Afrika, sodann aber auch in der Südsee, zutage getreten waren, durch mündlichen Gedankenaustausch überbrücken zu helfen. Dass seine Sendung Schiffbruch erlitt, lag nicht allein daran, dass er gleich manchen Diplomaten seine Mitmenschen für dümmer hielt als sie wirklich waren, sondern dass er auch mit der in Deutschland herrschenden Stimmung unvertraut war. Ein Zurückweichen BISMARCKS, eine Wiedereinziehung der Flagge, wäre ganz besonders England gegenüber, auch in Kreisen, die nicht für Kolonien schwärmten, als Schande empfunden worden sein. Schliesslich aber kam MEADE mit zugeknöpften Taschen. Er hatte nirgends Gegenleistungen zu bieten, oder vielmehr das, war er dafür hielt, waren keine, so dass man ihm auch nichts zu lieb tun konnte.

In einer Unterredung mit dem Unterstaatssekretär MORITZ BUSCH, am 6. Dezember, hatte MEADE mit bezug auf das Neu-Guinea-Gebiet den Vorschlag unterbreitet, dass Gross-Britannien das Protektorat über den gesamten nicht unter niederländischer Oberhoheit stehenden Teil, einschliesslich der Louisiaden und aller Inselgruppen die 25 Seem. von der Küste entfernt lägen, übernehme, wofür England als Gegenleistung die deutsche Schutzherrschaft über Neu-Britannien, Neu-Irland, die Duke of York-Insel und andere angrenzende Inseln anerkennen würde. Endlich wurde der Vorschlag gemacht die übrigen noch unter keiner anerkannten Herrschaft stehenden Inseln des Stillen Ozeans, wie die Samoa- und Tonga-Inseln für neutral zu erklären, die Neu-Hebriden dagegen Frankreich zu überlassen. Trotzdem BUSCH diese Vorschläge für unannehmbar erklärt hatte, wurden sie von MEADE in der ihm von Fürst BISMARCK am 24. Dezember 1884 gewährten Unterredung wiederholt [2]). In einem an den Botschafter in Londen, Grafen ZU MÜNSTER, gerichteten Erlass vom 29. Dezember heisst es: „Was die Südsee anlangt, so musste Herr MEADE zugeben, dass weder in Neu-Guinea, noch im neubritannischen Archipel irgend welche nennenswerthe englische Niederlassungen beständen, und dass das Verlangen nach dem Besitz dieser Gebiete auf englischer Seite erst lebendig geworden sei, wo die deutsche Unternehmung sich denselben zugewandt habe. Ebenso konnte Herr MEADE nicht in Abrede stellen, dass die einzige Nation, für welche vermöge ihrer langjährigen Niederlassungen der neubritannische Archipel von Werth sei, die deutsche ist. Hieraus ergibt sich aber auch, dass für uns kein Anlass vorliegt für die Anerkennung unseres Protektorats über dieses Inselgebiet anderweit Opfer zu bringen" [3]).

1) Ibid. p. 54., s. ferner Further Correspondence ... August 1885. [C. 4584], p. 8—10. Selbstverständlich fehlte es auch in England nicht an Protesten. Wir verzeichnen hier die Eingabe des Royal Colonial Institute vom Januar 1885, in der es heisst: „That under these circumstances the Council cannot but feel deeply concerned at the report that a Foreign Protectorate over a large portion of Eastern New Guinea ist likely to be permitted by Her Majesty's, and respectfully urge that steps may be taken to avert so great an injury to British interests," worauf Earl of DERBY antworten liess, dass bei der Entfernung des von Deutschland annektirten Teiles von Australien kein Grund vorhanden sei gegen die Inbesitznahme Einspruch zu erheben. (Annexation of New Guinea. Proceed. R. Colonial Institute. XVI. 1884—5. London 1885, p. 145).

2) Africa — New Guinea — and Western Pacific. Memoranda of Conversations at Berlin on Colonial Matter between Mr. Meade and Prince Bismarck and Dr. Busch. London. February 1885. [C. 4290], p. 6—11.

3) Weissbuch. II. Berlin 1886, p. 163—166. — M. VON KOSCHITZKY. Deutsche Colonialgeschichte. I. 1888, p. 177—178.

MEADE hatte schliesslich mit bezug auf die Flaggenhissungen an der Nordküste von Neu-Guinea behauptet, dass Deutschland sich dadurch in Widerspruch gesetzt habe mit einer der englischen Regierung erteilten Zusage, bis zum Abschluss der in Aussicht genommenen Verhandlung sich einer Besitzergreifung auf Neu-Guinea zu enthalten. BISMARCK wies darauf hin, dass in der Note vom 9. Oktober (s. oben p. 348) Gross-Britannien sich in amtlicher Weise verpflichtet hätte, das Protektorat auf die Südküste zu beschränken, welche Erklärung MEADE nur als einen „act of courtesy.... for the moment" hatte gelten lassen wollen [1]).

Inzwischen hatte das Colonial Office am 21. Dezember an die Admiralität das Ersuchen gerichtet, nunmehr die britische Flagge auch an der Ostküste von Neu-Guinea, vom Ostkap bis zum Huon-Golf hissen zu lassen, ebenso auf den Inseln des Louisiaden-Archipels, der Woodlark-Gruppe sowie auf der Long- und der Rook-Insel, auf den beiden letzterwähnten jedoch nur für den Fall, dass sie nicht in das deutsche Schutzgebiet einbezogen worden seien [2]). Die im Anschluss daran erteilten Befehle wurden in der Zeit vom 3.—16. Januar 1885 vollzogen.

Die Benachrichtigung hiervon hatte einen Schriftenaustausch zur Folge [3]), in dem die deutsche Regierung gegen diese Annexionen protestirte. Von der gereizten Stimmung legen die Worte, die sie am 28. Januar 1885 durch den Botschafter, Grafen MÜNSTER, der britischen eröffnen liess: „After the experiences which the Imperial Government has ondergone in Angra Pequeña, on the Gold Coast, and lately in Zululand, it would appear as if the possession, too, to New Guinea had become an object of desire for England from the time that Germany turned her eyes in that direction" [4]), Zeugnis ab. In der vom 7. Februar datirten Antwort von Lord GRANVILLE heisst es: „The belief of Prince Bismarck, that the policy of H. M. Government has been intentionally hostile to German colonization, is so devoid of any real foundation, that I think it desirable to enter at some length into the history of the case, from the British point of view" [5]).

Schliesslich einigten, des Haderns endlich müde, sich beide Mächte auf der mittleren Linie. Durch die am 25. und 29. April zwischen Lord GRANVILLE und Graf MÜNSTER ausgetauschten Erklärungen wurde eine Teilung der Osthälfte Neu-Guineas in dem Sinne vorgenommen, das der 8° S. an der Ostküste die Grenze bildete. Auf Neu-Guinea selbst lief die Demarkationslinie längs dieses Breitengrades bis zum Schnittpunkt mit dem 147° E., schlug darauf eine nordwestliche Richtung ein, bis der 6° S. in 144° E. und der 5° S. in 141° E. geschnitten wurde. Die gedachte Linie sollte ungefähr der Wasserscheide entsprechen. Der Flächeninhalt des deutschen Anteils war zu 67000, der des englischen zu 63000 squ. miles

---

1) Africa — New Guinea — and Western Pacific. — Memoranda of Conversations 1885, p. 10. — Auf eine Lücke muss indessen hingewiesen werden. BUSCH und v. KUSSEROW teilten (l. c. p. 12) MEADE mit, dass im Juli oder 1. August 1884 Graf MÜNSTER vom Auswärtigen Amt den Auftrag erhalten habe der englichen Regierung Mitteilung von der nach der Nordküste gesandten Expedition [O. FINSCH] zu machen und später ein „aide-memoire" über diese Angelegenheit zu hinterlassen. Lord GRANVILLE konstatirte (l. c. pag. 13), dass ihm dieses in Aussicht gestellte „aide mémoire" niemals zugegangen sei. Möglicherweise ist aber damit das im Erlass vom 1. August 1884 beigefügte Promemoria gemeint. (Die Deutsche Kolonialpolitik. Heft. 2. Leipzig 1885, p. 92—102.

2) Further Correspondence respecting New Guinea. February 1885. [C. 4273], p. 53.

3) Die Deutsche Kolonialpolitik. Heft. 2. Leipzig 1885, p. 125—137.

4) L. c. pag. 142. — M. VON KOSCHITZKY. Deutsche Colonialgeschichte. I. 1888, p. 183—188.

5) Further Correspondence. l. c. pag. 154.

berechnet worden [1]). Die weitere Abgrenzung der Inselgebiete im Osten erfolgte später in der Weise, das der 8° S. bis zum 154° die Grenze zu bilden habe, hierauf einer Linie folgen sollte bis zu dem von 7° 15′ S. und 155° 35′ E., darauf 7° 25′ S. und 156° 40′ E., ferner 8° 50′ S., und 159° 50′ E., sodann 6° N. 173° 30′ S. und endlich 15° N., 173° 30′ E. gebildeten Schnittpunkten [2]). (Fig. 36). Diese Grenzen sind bis zum heutigen Tage unverändert geblieben, ausgenommen, dass durch das Samoa-Abkommen vom 14. November 1899 die uns hier nicht berührenden Inseln Choiseul und Ysabel (Salomo-Inseln) an England fielen [3]). Im Jahre 1909 sind Expeditionen an der deutsch-englischen und im gegenwärtigen [1910] an der deutsch-holländischen tätig, die voraussichtlich zu Änderungen der Grenzen führen werden, wie bereits 1895 eine solche zwischen den Niederlanden und Gross-Britannien vereinbart worden ist [4]).

Sehr wenig bekannt dürfte sein, dass nach der Übernahme des Protektorates der östlichen Hälfte durch England und Deutschland noch ein herrenloses Stück übrig blieb. Wie

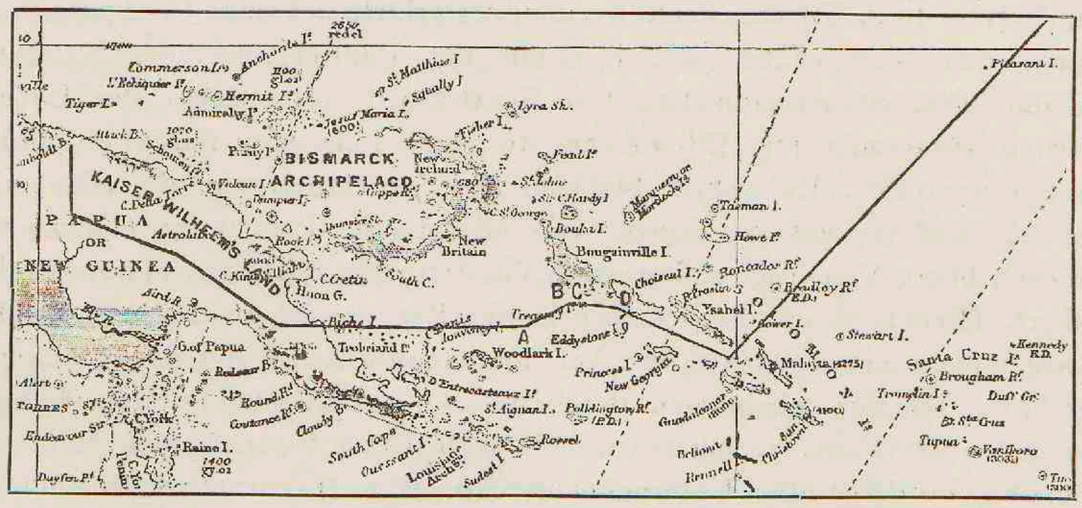


Fig. 36.

erinnerlich, war 1828 für die Grenze an der Südküste für den holländischen Anteil der 141° E. bestimmt worden (s. oben p. 6). An der Nordküste galt aber seit 1850 als Ostgrenze das Kap Bonpland [Djuār] in 140° 27′ E. (s. oben, p. 76), so dass ein Dreieck, dessen kurze Seite eine Verbindungslinie 140° 27′—141° E., dessen lange Schenkel von den Verbindungslinien dieser Punkte mit dem Punkte, an dem die Südküste vom 141° E. geschnitten wird, bildete

1) Vereinbarung zwischen dem Deutschen Reich und England über die Abgrenzung der beiderseitigen Gebiete in Neu-Guinea. Deutscher Reichsanzeiger. Berlin, 23. Juni 1885 (N°. 144). — New Guinea. N°. 1. (1885). Arrangement between Great Britain and Germany relative to their respective Spheres of Action in portions of New Guinea. London June 1885. [C. 4441]. — Further Correspondence respecting New Guinea.... August 1885. [C. 4584] p. 121, 122, 126.

2) Western Pacific. N°. 1. (1886). Declarations between the Governments of Great Britain and the German Empire relating to the demarcation of the British and German Spheres of Influence in the Western Pacific. May 1886 [C. 4656], p. 2—3.

3) Das britisch-deutsche Abkommen vom 14. November 1899 bezüglich Samoas und anderer Fragen. Deutsche Kolonialzeitung. XVI. Berlin 1899, p. 487.

4) Convention between Great Britain and the Netherlands defining the Boundaries between the British and Netherland Possessions in the Island of New Guinea. London 1895. [C. 7834].

niemandes Land war. Indessen hat Holland seit 1885 dieses Gebiet stillschweigend seinen Besitzungen im Indischen Archipel einverleibt.

Es erübrigt nunmehr noch diejenigen Fahrten zu schildern, die infolge der Annexionsbestrebungen stattfanden.

Otto Finsch 1884—85.

Der O. FINSCH von dem „Konsortium zur Vorbereitung und Errichtung einer Südsee-Compagnie" erteilte Auftrag lautete dahin „eine Untersuchung der unbekannten und weniger bekannten Küsten von Neu-Britannien, sowie der Nordküste von Neu-Guinea bis 141° E. vorzunehmen, Häfen ausfindig zu machen, mit den Eingeborenen freundlichsten Verkehr anzuknüpfen und Land im weitesten Umfange zu erwerben". Um die Ausführung dieses Auftrages zu ermöglichen, war auf telegraphische Order hin der in Port Jackson liegende Dampfer „Sophia Ann" (110 Reg. T.) angekauft worden. Er erhielt bei dem Übergang in den Besitz der Kompanie den Namen „Samoa". Der mit der Führung betraute Kapitän EDUARD DALLMANN, der erste Steuermann HINRICH SECHSTROH sowie der erste Maschinist LARS NIELSEN reisten zusammen mit FINSCH am 16. Juni 1884 von Berlin ab und trafen am 29. Juli in Sydney ein [1]). Es währte bis zum 11. September, ehe die „Samoa" auslaufen konnte. Am 26. traf sie auf der Reede von Mioko (Neu-Lauenburg) ein, wo sie bis zum 7. Oktober liegen blieb. Vier Tage später wurde die Astrolabe-Bucht erreicht und im Konstantin-Hafen geankert. Hier fand ein Besuch des Dorfes Bongu statt, in dem ein Stück Land für einen Kohlenschuppen erworben wurde. Am 18. dampfte das Schiff der Westküste der Bai entlang. Der hinter ihr sich erhebenden Bergkette — Guntowa Mana der russischen Karte — deren Höhe auf 1200 Fuss geschätzt wurde [2]), gab FINSCH den Namen Hansemann-Berge nach dem ersten Förderer des Unternehmens AD. VON HANSEMANN. Nachdem am Kap Gorima vorbeigefahren war, ging es auf Bili-Bili [Vitiaz-Insel] zu, die, wie sich bei dem Besuch herausstellte, etwa 200—250 Einwohner zählte. Auf der Weiterfahrt gelang es nicht auf dem gegenüberliegenden Festlande Niederlassungen zu entdecken. Nach dem Passiren der Jomba-Inseln wurde das vorspringende Kap Duperré, das zu Ehren des zweiten Förderers

---

1) OTTO FINSCH. Samoafahrten. Reisen in Kaiser Wilhelms-Land und Englisch-Neu-Guinea in den Jahren 1884 und 1885 an Bord des deutschen Dampfers „Samoa". Leipzig 1888, p. 17—135. — Aus den Berichten des Dr. Finsch über die im Auftrage der Compagnie nach Neu-Guinea ausgeführten Reisen. Nachrichten von und über Kaiser Wilhelms-Land. I. Berlin 1885, p. 8—17.

Die Zahl der Schriften, die FINSCH über diesen Gegestand verfasst hat, ist so gross, dass sie unmöglich angeführt werden können, weshalb auf das von ihm selbst verfasste Verzeichnis (s. oben p. 287, Anm. 1.) verwiesen werden muss. Meines Wissens ist überhaupt noch niemals eine Reise in so massloser Weise ausgeschlachtet worden, wie dies durch FINSCH geschehen ist. Er hat sich mit diesen ewigen Selbstwiederholungen nicht allein ein grosses Armutszeugnis ausgestellt, sondern damit auch einen Mangel an Achtung vor seiner Lesern bekundet, denen immer und immer dieselben Geschichten aufgetischt werden. Selbst heute noch — nach Ablauf eines Vierteljahrhunderts — hält er es für angemessen sich in empfehlende Erinnerung zu bringen. (Gedenktage der Forschungsreise mit dem deutschen Dampfer „Samoa". Deutsche Kolonialzeitung. XXVI. 1909, p. 469). Wie HERB. JÄCKEL bereits betont hat, waren seine Flaggenhissungen, auf die er sich so viel zu gute tut, völkerrechtlich bedeutungslos. (Zeitschr. f. Kolonialpolitik. XI. 1909, p. 31—32). Eine andere Schrift führt den Titel: „Wie *ich* Kaiser Wilhelm-Land erwarb". (Deutsche Monatsschrift für das gesammte Leben der Gegenwart. I. 1902), die ganz falsche Vorstellungen erweckt. FINSCH hatte in Wirklichkeit nicht mehr „erworben" als einige Quadratmeter und zwar am Konstantin-Hafen.

2) Die Höhe des Hansemann-Berges beträgt 261 m.

des Unternehmens in Kap Kusserow umgetauft [1]). In die zwischen diesem und der Insel Gragèt sich findende Meerenge, Dallmann-Einfahrt [2]), lief die „Samoa" ein und ging in einer an der Westseite der erwähnten Insel sich findenden Bucht, „nach einer lieben Freundin Elisabeth-Bucht" genannt, vor Anker. Während FINSCH am nächsten Tage die beiden an dieser Bai liegenden Dörfer Grager und Tebog besuchte, unternahm DALLMANN eine Bootfahrt, auf der er eine tief in das Festland einschneidende, jedoch von Rhizophorensümpfen umrahmte, unbewohnte Bucht entdeckte [3]), die zu Ehren des Kronprinzen des Deutschen Reiches, des nachmaligen Kaisers FRIEDRICH III., den Namen Kronprinz Friedrich Wilhelms-Hafen erhielt. Nach einem Besuch der nördlich von ihm liegenden Inseln Beliáu [4]) [Bilia oder Eickstedt-Insel] und Siār [Tiār oder Aly-Insel] wurde längs der Küste weiterfahrend, die Astrolabe-Bai verlassen und auf Krakar [Dampier-Insel] zugesteuert, die umfahren wurde. Sie bot nirgends einen Ankerplatz, dagegen wurde unweit der Nordspitze die kleine Giebacht-Insel [5]) mit einem sich etwa 3 Seemeilen weit erstreckenden Riff entdeckt [6]). Bei der Rückfahrt nach der Astrolabe-Bucht tauchte in früher Morgenstunde im Hintergrunde ein auf 14 bis 16000 Fuss Höhe geschätztes Gebirge auf, das den Namen Bismarck-Gebirge erhielt. Hierauf fuhr die „Samoa" der Nordküste von Neu-Guinea in östlicher Richtung entlang, ohne indessen Häfen oder Ankerplätze ausfindig machen zu können. Von der Insel Teliata [Village-Insel] ab bis hinter der Fortifikations-Spitze [Festungs-Kap] [7]) (6° 20′ S.) entdeckte FINSCH ein ausgedehntes Terrassenland [8]). Nach einer Landung bei dem unter 6° S. mündenden Dallmann-Fluss wurde der Mioko-Hafen am 29. wieder aufgesucht.

Am 13. November verliess die „Samoa", diesmal geführt von H. SECHSTROH, zum zweitenmale den Mioko-Hafen. Als das Schiff in der Frühe des 16. in den Huon-Golf ein-

---

1) Eigentlich müsste man sagen des ersten Förderers, denn ohne sein Zutun wäre die Kompanie schwerlich zustande gekommen. Ausserdem aber war es, wie HEINRICH VON POSCHINGER sagt: „Sein Hauptverdienst...., dass er nach dem Grundsatz „gutta cavat lapidem" den Fürsten Bismarck allmählich dahin brachte, seine Abneigung gegen die Erwerbung deutscher Kolonien zu besiegen". (Denkwürdigkeiten von Heinrich von Kusserow. Deutsche Revue. XXXIII. 1. Leipzig 1908, p. 189).

2) Sie findet sich bereits auf der russischen Karte. (s. oben Fig. 14, p. 153).

3) Mit dieser Erklärung steht im schreienden Widerspruch die unlängst von FINSCH abgegebene, in der er — und dazu noch in fettem Druck — diese Entdeckung für sich in Anspruch nimmt. (Gedenktage der Forschungsreise mit dem deutschen Dampfer „Samoa". Deutsche Kolonialzeitung. XXVI. 1909, p. 469). Überhaupt möge betont werden, dass die meisten Entdeckungen dieser Expedition das Verdienst des trefflichen ED. DALLMANN waren.

4) Die von der Nordwestküste dieser Insel und der Neu-Guinea-Küste gebildete Bucht erhielt bald darauf den Namen Prinz Heinrich-Hafen.

5) Tuale der Eingeborenen.

6) Der am weitesten ins Meer vorspringende Felsen heisst Manamarike. Dieser Felsen sowie Tuale wurden 1906 von dem englischen Dampfer „Auchenblae" wieder gesichtet und für eine Entdeckung angesehen. (Nachrichten für Seefahrer. XXXVII. Berlin 1906, N°. 869 (p. 952) nach Notice to Mariners. Washington 1906, N°. 47 (2139).

7) Kilumala der Eingeborenen.

8) „Von Kap Rigny bis 60 Meilen weiter südöstlich sanfte Buchten mit niedrigen, von Baumgürteln begrenzten Ufern,... ausgedehnte Grasflächen oder sanft ansteigende Berge mit Gras, ausgedehntes und ausgezeichnetes Weideland...

„Hinter Village Island... bis hinter Fortification Point... ausgedehnte Grasebenen,... ein Land, das sich vortrefflich für Viehzucht, ganz besonders für Schafe eignet, jedenfalls aber auch ausgedehnte Districte für Cultur bietet. Ueberall mit Pferden und Lastthieren zugänglich, wodurch Forschungs-Expeditionen sehr erleichtert." (Nachr. über K. W. L. I. 1885, p. 12).

„Von Astrolabe Bai bis Humboldt's Bai... Das Land eignet sich sowohl zur Cultur wie zur Viehzucht." (Ibid. p. 7).

„ Finisterre-Gebirge... niedriges Vorland, stellenweise Ebenen, 1000—1200 Fuss hohe Vorberge reich mit Gras bedeckt... alles sehr versprechendes Land von ganz europäischem Gepräge. In der That, es fehlen bloss Dörfer und Viehherden." (Samoafahrten. 1888, p. 120).

dampfte, näherte es sich zunächst den Luard-Inseln, 8 kleinen und unbewohnten Eilanden, von denen eines von FINSCH besucht wurde. Darauf ging es in südöstlicher Richtung weiter nach der Mündung des in die Hercules-Bucht sich ergiessenden Waria [Hercules-Fluss]. Weiter wurde die Alligator-Spitze passirt und in die Mambare- oder Duwira-Bucht eingelaufen. Der in ihr von FINSCH bemerkte Spree- sowie Bleichröder-Fluss sind Mündungsarme des Mambare [Clyde-Fluss]. Nachdem die „Samoa" den Mitre- [Mitra-] Felsen erreicht hatte, kehrte sie um und entdeckte am 18. in der Nähe der erwähnten Luard-Inseln eine kleine Bucht, die den Namen Adolph-Hafen erhielt [1]). Den hinter ihr sich erhebenden Berg nannte FINSCH Ottilien-Berg [2]). Die beiden nächsten Tage wurden darauf verwendet die Küste des Huon-Golfs bis zu der unter der etwa 7° S. liegenden Parsee-Spitze aufwärts zu befahren, und kurz vor dem Erreichen derselben entdeckte FINSCH die Ki-Bucht [3]). Nachdem die „Samoa" am Abend des 20. in die Nähe des Crétin-Kaps gelangt war, begab sie sich in den folgenden Tagen auf die Suche nach einem Hafen in dem nördlich davon liegenden Küstengebiet, und es gelang am 23. eine tiefe Bucht ausfindig zu machen, die bald darauf den Namen Finsch-Hafen erhalten sollte. Bereits am nächsten Tage lief auch die „Hyäne" in diese Bucht ein, die von beiden Schiffen am 28. wieder verlassen wurde. Die „Samoa" berührte am 3. Dezember den Weber-Hafen [Kambair-Bucht] an der Nordküste der Gazelle-Halbinsel und kam am 9. im Mioko-Hafen vor Anker [4]).

Hier übernahm E. DALLMANN wieder die Führung des Schiffes, das bald darauf die Fahrt nach Australien antrat. Vor dem Verlassen des St. Georg-Kanals besuchte es den an der Küste von Neu-Mecklenburg liegenden Port Breton [English Cove und Irish Cove], der am 20. verlassen wurde. Zwei Tage später gelangte die „Samoa" an die Trobriand-Insel, nämlich Bwoio, gewöhnlich Kiriwina genannt, und setzte ihre Fahrt längs eines, fast bis zu den Amphlett-Inseln sich erstreckenden Riffes, das den Namen Otto-Riff erhielt, fort [5]). Nach dem Passiren von Sanaroa [Welle-Insel], wurde am 24. in eine kleine Bucht, Weihnachtsbucht genannt, an der Nordküste der Normanby-Insel eingelaufen. Am nächsten Tage wurde am Kap Pierson, am 26. am Kap Ventenat vorbeigedampft und nach dem Durchfahren der Goschen-Strasse in der Bentley-Bai, 28 km. westlich von dem Ost-Kap an der Ostküste von Neu-Guinea liegend, geankert [6]). Nachdem am 27. noch der Goodenough-Bai ein Besuch abgestattet worden war, wurde die Fahrt nach Cooktown, wo die Ankunft am 2. Januar 1885 erfolgte, fortgesetzt [7]).

Am 23. März lief die „Samoa" wieder aus, nachdem der in den Dienst der Neu-Guinea

---

1) Nach ADOLPH VON HANSEMANN. Der einheimische Name ist Sinogu.

2) Nach Frau VON HANSEMANN. Die Karte von P. SPIGADE und M. MOISEL (Grosser Deutscher Kolonialatlas. Ergzgs-Lief. 1. 1909, N°. 26) macht daraus einen Adolf-Berg.

3) Heutigentags nach dem Vorgang von G. E. G. VON SCHLEINITZ Bayern-Bucht genannt.

4) Aus den Berichten des Dr. FINSCH über die im Auftrage der Compagnie nach Neu-Guinea ausgeführten Reisen. Nachr. von und über Kaiser Wilhelms-Land. I. 1885, p. 19—24. — OTTO FINSCH. Samoafahrten. Leipzig 1888, p. 142—193.

5) Nach OTTO FINSCH.

6) Es wird wohl gelegentlich dieses den Killerton-Inseln abgestatteten Besuches gewesen sein, dass FINSCH die von dem Sammler MAC CORMAC auf dem gegenüberliegenden Festlande erbeuteten Vögel erwarb. (O. FINSCH und A. B. MEYER. Vögel von Neu-Guinea. Zeitschr. f. d. gesammte Ornithologie. II. Budapest 1885, p. 372., auch Ibis. (5) IX. London 1886, p. 241).

7) Aus den Berichten des Dr. FINSCH ... Nachrichten von und über Kaiser Wilhelms-Land. I. 1885, p. 24—27.

Kompanie getretene Naturaliensammler CARL HUNSTEIN sowie der schottische Zimmermann PATTERSON an Bord gekommen waren. Zunächst wurde die Bentley-Bucht aufs neue aufgesucht und in der Nähe des Dorfes Hihiaura die Gründung einer Station in Angriff genommen, die nach dem Heimatsort des Kapt. DALLMANN den Namen Blumenthal erhielt [1]). Nachdem HUNSTEIN und PATTERSON hier zur Bewirtschaftung derselben zurückgelassen worden waren, setzte die „Samoa" die Fahrt nach Mioko fort, wo sie am 18. April eintraf.

Von hier aus trat FINSCH am 5. Mai seine letzte Fahrt nach Neu-Guinea an [2]). Nachdem am 8. der rauchende Kegel der Vulkan-Insel [Manám] aufgetaucht war, steuerte das Schiff auf die Küste zu und ging dort nachmittags unter 4° 1′ S., 144° 43′ E. vor Anker. Am folgenden Morgen wurde bald nach dem Passiren der Venus-Spitze die Mündung

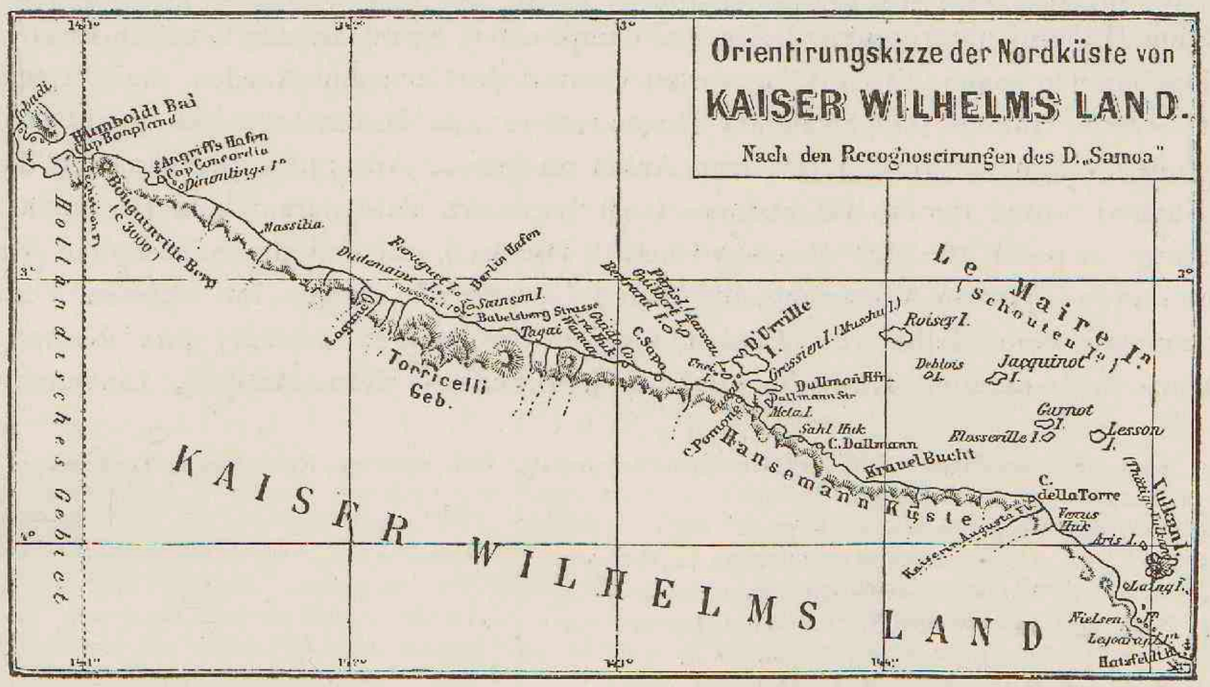


Fig. 37.

eines grossen Flusses bemerkt [3]) und eine Stunde später diejenige eines noch grösseren, der den Namen Kaiserin Augusta-Fluss erhielt (Fig. 37). Am 10. ging die Fahrt am Kap Della Torre, wenige Stunden später an der Mündung des Hammacher- [4]) sowie an derjenigen des Eckardtstein-Flusses [5]) vorbei, worauf nachmittags in der Krauel-Bai [6]), in die der Caprivi-

1) L. c. pag. 35. — OTTO FINSCH. Samoafahrten, p. 194—287. Hier hat FINSCH die beiden Fahrten nach der Bentley-Bucht zu einer einzigen zusammengezogen, was ungehörig ist und auch gar keinen Sinn gibt.

2) Aus den Berichten des Dr. FINSCH .... l. c. pag. 36—51. — Samoafahrten. 1888, p. 288—379.

3) Damit war der Ránu [Ramu] gemeint, dem G. E. G. VON SCHLEINITZ ein Jahr später den Namen Ottilien-Fluss gab. FINSCH sagt (Samoafahrten, p. 297), er habe ihn Prinz Wilhelm-Fluss genannt, aber die Veröffentlichung dieses Namens geschah zu einer Zeit (1888) als er seines Anspruches auf Priorität verlustig gegangen war. Ausserdem hatte FINSCH diesen Fluss auf der Karte (Samoafahrten, p. 8) an unrichtiger Stelle eingetragen, so dass P. SPRIGADE und M. MOISEL ihn mit dem weit kleineren Henkel-Fluss, der zwischen dem Kaiserin Augusta-Fluss und dem Ránu mündet, identifizirten. (Grosser Deutscher Kolonial-Atlas N°. 26. 1903., auch N°. 26. Ergzgslief. I. 1909).

4) Nach dem damaligen Reichstags- und Landtagsabgeordneten FRIEDR. HAMMACHER.

5) Nach dem Mitbegründer der Neu-Guinea-Kompanie Frhr. VON ECKARDTSTEIN-RÖTZEL.

6) Nach dem damaligen deutschen Generalkonsul KRAUEL in Sydney.

Fluss [1]) mündet, geankert wurde. Am folgenden Tage dampfte die „Samoa" längs der eintönigen Küste weiter, an der zunächst drei Einschnitte, die Ritter- [2]), die Buchner- [3]) und die Nachtigal-Bucht [4]) [Makabiang] aufgefunden wurden. Die westliche Begrenzung der letzterwähnten bildete das Dallmann-Kap [Tarabú] in Gestalt eines steil abfallenden und dicht bewaldeten Hügels. Hinter ihm öffnete sich die Dove-Bucht [5]), der die Jannasch- [6]) und darauf die Gauss-Bucht [7]) folgten. Das die beiden erstgenannten trennende Vorgebirge erhielt den Namen Sahl-Huk [8]) [Boroám] und die im Hintergrunde aufragende Kette den Namen Prinz Alexander-Gebirge [9]).

Nachdem das Kap Pomone [10]), das FINSCH in Bessels-Huk umtaufte [11]) und die vor ihm liegende Meta-Insel [12]) [Rabuin] passirt worden war, öffnete sich eine Bucht, der Dallmann-Hafen [13]), in den die „Samoa" einlief und vor Anker ging. Von hier aus wurde ein Ausflug nach dem an der Westseite der Gauss-Bucht, in die der Herbert-Fluss [14]) mündet, liegenden Dorf Ralūn [Labūn] unternommen. Am 12. dampfte das Schiff an der Gressien-Insel, Muschú der Eingeborenen nach FINSCH [15]), vorbei, hinter der sich im Norden die D'Urville-Insel [Kairirú] erhob. Infolge eingetretenen Regenwetters sah DALLMANN sich genötigt bei der kleinen und bewaldeten Insel Júo [16]) vor Anker zu gehen. Am 13. wurde zunächst die Pâris-Insel [Kārsau] [17]) und darauf das kleinere Unai [18]) passirt. Bald darauf bemerkte man bei der Annäherung an die Küste den Virchow-Fluss [19]) [Beukás], auf den die Sapa-Spitze [Karawap] und unter etwa 143° ein Vorsprung, die Guido Cora-Huk [20]), folgte. Im weiteren Verlauf der Fahrt konnten eine Reihe von Flussmündungen beobachtet werden; ihre Namen lauten Petermann- [21]) [Anúmbe], Kaskade-, Behm- [22]), Breusing- [Dān Map] [23]), Lindeman- [Dān

---

1) Nach dem damaligen Chef der Deutschen Admiralität, dem späteren Reichskanzler Graf GEORG LEO VON CAPRIVI DE CAPRARA DE MONTECUCULI.

2) Nach dem Geographen CARL RITTER.

3) Nach dem Afrikaforscher MAX BUCHNER in München.

4) Nach dem Afrikaforscher GUSTAV NACHTIGAL.

5) Nach dem Meteorologen HEINR. WILH. DOVE.

6) Nach Dr. ROB. JANNASCH in Berlin.

7) Nach dem Mathematiker KARL FRIEDR. GAUSS.

8) Nach dem damaligen deutschen Konsul SAHL in Sydney.

9) Nach dem Prinzen ALEXANDER von Preussen.

10) Das vom Kap Della Torre bis zum Kap Pomone reichende Gebiet bezeichnete FINSCH als Hansemann-Küste, den sich im Westen hieran anschliessenden, bis 141° sich erstreckenden Abschnitt, Finsch-Küste. Derjenige Teil der letzterwähnten, welcher dem Torricelli-Gebirge vorgelagert ist, wurde Brandenburg-Küste genannt. (PAUL LANGHANS. Die Brandenburgküste. Petermanns Mittlg. XL. 1904, p. 64—65, Taf. IV).

11) Irrigerweise auf den mir bekannten Karten als Bessel-Huk eingetragen. FINSCH benannte dieses Vorgebirge ausdrücklich nach dem Nordpolreisenden EMIL BESSELS.

12) Nach der Tochter von ED. DALLMANN.

13) Wie wir oben (p. 17) gesehen haben, war er bereits von BENJAMIN MORRELL entdeckt und Woodbury-Hafen genannt worden.

14) Nach dem damaligen Grafen, späteren Fürsten HERBERT VON BISMARCK.

15) G. SCHMIELE sagt, dass Muschú nur der Name eines Dorfes sei, teilt aber nicht mit wie der einheimische Name der Insel lautet. (Nachr. über Kaiser Wilhelms-Land. X. 1894, p. 45).

16) Nicht Guap wie FINSCH schreibt.

17) Nicht Arsau wie FINSCH schreibt.

18) Nach neueren Angaben Nuai. (Deutsches Kolonialblatt. XIX. 1908, p. 15).

19) Nach RUDOLPH VIRCHOW.

20) Nach dem Geographen GUIDO CORA in Rom.

21) Nach dem Geographen AUGUST PETERMANN in Gotha.

22) Nach dem Geographen E. BEHM in Gotha.

23) Nach A. BREUSING, dem damaligen Direktor der Navigationsschule in Bremen.

Jewám] [1]) und Albrecht-Fluss [2]) Unweit des letztgenannten wurde bei dem Dorfe Tagai [3]) geankert. Bald nach der Abfahrt, in der Frühe des 14., trat das Torricelli-Gebirge besonders deutlich hervor und gab FINSCH einer stark ins Auge fallenden Kuppe den Namen Langenburg-Spitze [4]). Die einen Vorsprung an der Küste bildende Pasir-Spitze von DUMONT D'URVILLE konnte von ihm nicht erkannt werden. Zwischen den darauf auftauchenden Sainson-Inseln [5]) und der Küste wurde eine rifffreie Meerenge durchfahren, die den Namen Babelsberg-Strasse [6]) erhielt. An Steuerbordseite lag die von der „Samoa" entdeckte Sanssouci-Insel [7]), an der die Faraguet-Insel sich anschloss [8]). Alsdann wurde zwischen der letztgenannten und der im W. liegenden Dudemaine-Insel [Tumleo] hindurchgesteuert, diese umfahren, um die Fahrt der Küste entlang wieder aufzunehmen. Von der Lapar-Spitze [Woltangén Sauwín] bis zur Baudissin-Huk [9]) beobachtete man vom Deck aus vier Flüsse, benannt Arnold- [10]) [Airapin Lawen], Joest- [11]) [Airapin Ruhún], Bastian- [12]) [Takón oder Rain Oi] und Lagunen-Fluss. Abends ging die „Samoa" etwa 5 Seemeilen westlich von dem letztgenannten vor Anker.

Am 15. wurde das Baudissin-Kap [Séra-Huk] gerundet und in dem sich daran anschliesenden, wenig gegliederten Küstenteil die Mündungen des Gossler- [13]), des Thorspecken- [14]), des Ratzel- [15]) sowie des Neumayer- [16]) Flusses [Babue] bemerkt. Etwa 22 km. westlich vom Thorspecken-Fluss kamen Eingeborene in ihren Kanus auf das Schiff ab, denen häufig das Wort Massilia entfiel. Wie R. PARKINSON später mitteilte [17]), heisst ihr Heimatsort Lektre [18]). Nachmittags wurden kurz vor dem Kap Concordia [Eintracht-Spitze] [19]) 3 Inselchen gesichtet, die als Däumlinge bezeichnet wurden [20]). Beim Umfahren des Vorgebirges zeigte sich der Eingang

1) Nach M. LINDEMAN, dem damaligen Redakteur der Deutschen geogr. Blätter in Bremen.

2) Nach GEORGE ALBRECHT, dem damaligen Vorsitzenden der geogr. Gesellschaft in Bremen.

3) Kommt auf den neuesten Karten nicht mehr vor. Tagai ist nach R. PARKINSON (Internat. Arch. Ethnogr. XIII. 1900, p. 20) den Eingeborenen unbekannt.

4) Nach dem damaligen Vorsitzenden der Deutschen Kolonialgesellschaft, dem Fürsten HERMANN ZU HOHENLOHE-LANGENBURG. Heutzutage wird die Kuppe Hohenlohe-Langenburg-Spitze genannt.

5) Drei an der Zahl: Sanssouci, Sainson und Faraguet (s. Nova Guinea. I, p. 329), von den Eingeborenen Angél, Seleo [Saliú] und Alii genannt.

6) Nach dem Lustschloss von Kaiser WILHELM I. bei Potsdam.

7) Nach dem Lustschloss Sanssouci in Potsdam.

8) Den von diesen 3 Inseln im Osten begrenzten Meeresteil nannte FINSCH Berlin-Hafen. Die Berlin-Reede der Admiralitätskarte umfasst das ganze zwischen allen Inseln und dem Festlande liegende Becken.

9) Nach dem damaligen Korvettenkapitän und Kommandanten des Kanonenbootes „Albatross", Grafen VON BAUDISSIN.

10) Nach dem damaligen Bureauchef der Neu-Guinea-Kompanie, HANS ARNOLD. Auf der deutschen Seekarte N°. 148 wird er irrigerweise mit dem Gossler-Fluss identifizirt. Nach G. FRIEDERICI lautet der einheimische Name Èsim.

11) Nach dem Weltreisenden WILHELM JOEST.

12) Nach dem Ethnologen AD. BASTIAN.

13) Nach GUSTAV VON GOSSLER, dem damaligen preussischen Kultusminister. Der einheimische Name des Flusses ist nach G. FRIEDERICI Rain Brum.

14) Nach dem Arzt K. THORSPECKEN in Bremen. Die „Möwe" nannte ihn Dolly-Fluss. (Deutsche Admiralitätskarte, N°. 148. Berlin 1901). Nach G. FRIEDERICI (Petermanns Mittlg. LVI. 2. 1910. Taf. 34) ist Punau der einheimische Name.

15) Nach dem Geographen FRIEDRICH RATZEL.

16) Nach dem Direktor der Deutschen Seewarte in Hamburg GEORG NEUMAYER.

17) Die Berlinhafen-Section. Internat. Archiv. f. Ethnogr. XIII. Leiden 1900, p. 19.

18) Mussuli der deutschen Admiralitätskarte, N°. 148. Berlin 1901, Leitere bei MOISEL und SPRIGADE, Láitere bei G. FRIEDERICI.

19) Es erhielt den Namen wegen der Eintracht, die zwischen FINSCH und den Eingeborenen im Angriffs-Hafen herrschte. Nach G. FRIEDERICI lautet der einheimische Name Mákc.

20) Es war dies aber keine Entdeckung, da sie als eine kleine Insel bereits auf der Karte von DUMONT

zu einer kleinen Bucht, der Anse de l'Attaque [Angriffs-Hafen] von DUMONT D'URVILLE [1]), in der guter Ankergrund gefunden wurde. FINSCH bemerkte längs des Sandstrandes keine Siedelungen, wohl aber dichte Reihen Kokospalmen [2]). Bereits ehe der Anker gefallen war, kamen zahlreiche Kanus herbeigeeilt, deren Insassen alsbald einen Tauschhandel eröffneten. Am 16. Mai dampfte die „Samoa" an dem Westkap der Bai, der Reiss-Huk [3]), vorbei und fand an der angrenzenden, schmalen Friederichsen-Bucht [4]) Ansiedelungen. Dann ging es an der Robidé-Huk [5]) vorbei nach der Mündung des Tami, der den Namen Sechstroh-Fluss erhielt. In der Annahme, dass man sich in der Humboldt-Bai befinde, wurde hier geankert, worauf man mit den Bewohnern der angrenzenden Landschaft Sekå in Verkehr trat. In der irrigen Meinung, dass der Küstenvorsprung am rechten Ufer — das Kap Háharu — noch auf deutschem Gebiet läge, gab FINSCH ihm den Namen Germania-Huk. Nachdem sehr bald erkannt worden war, dass die Humboldt-Bai weiter westlich liegen müsse, setzte die „Samoa" in der Frühe des 17. ihre Fahrt fort und ging an der Ostseite der Bai in der Nähe der Sibir-Insel in einer Einbuchtung vor Anker [6]), um ihn jedoch sehr bald wieder einzuholen und bis nahe dem Eingang zur inneren [Jotĕfa-]Bai zu dampfen, wo sie vor dem Pideï- [Pi-] Kap (Annessau bei FINSCH) abermals ankerte. Nunmehr wurde ein Boot gestrichen und das zweite, aber grösste, an der Westseite der inneren Bucht liegende Dorf Tobadi, das aus 32 Häusern bestand, aufgesucht [7]). Nach der im Laufe des Nachmittags erfolgten Rückkehr an Bord, wurde der Anker gelichtet und nunmehr östlicher Kurs eingeschlagen. Am 19. kam Kairirú wieder in Sicht und ging es alsbald an den vulkanischen Le Maire-Inseln vorbei, bei welcher Gelegenheit die südwestlich von der Garnot-Insel [Blup-Blup] liegende kleine Hirt-Insel [8]) [Mot-Mot] entdeckt wurde. In der Frühe des 20. befand die „Samoa" sich angesichts der die Aris-Insel [Botsá] von Manám trennenden Meerenge, Hansa-Strasse genannt. FINSCH hielt es für angebracht den Kegel von Manám Hansa-Vulkan, das nordwestliche Vorgebirge der Insel Bremen, das südwestliche Hamburg und das nordwestliche Lübeck zu nennen. Nach dem Durchfahren der Stephan-Strasse gelangte das Schiff wieder in die Nähe der Küste. Vor einer

---

D'URVILLE (Voyage de l'Astrolabe. Atlas, Pl. 28) eingetragen sind. Auf seiner ersten Karte (Nachr. von und über Kaiser Wilhelms Land. I. 1885, Karte N°. 2) bezeichnete FINSCH sie als Neue Inseln. Nach G. FRIEDERICI heissen sie in Wirklichkeit Nalèmo.

1) Nach R. PARKINSON (Internat. Archiv. f. Ethnogr. XIII. Leiden 1900, p. 19) heisst der Angriffs-Hafen bei den Eingeborenen Mumre.

2) Zu Zeiten DUMONT D'URVILLES muss sie bewohnt gewesen sein, wie dies auch gegenwärtig der Fall ist. Diese Ansiedelungen der Wánimo liegen unweit der Reiss-Huk. (Deutsche Admiralitätskarte, N°. 148. Berlin 1901). Falls FINSCH sich nicht geirrt hat, müssten die Niederlassungen in der Zwischenzeit nach der Friederichsen-Bucht verlegt gewesen sein. (Siehe auch Nachr. über Kaiser-Wilhelmsland. X. 1894, p. 46).

3) Nach dem Forschungsreisenden WILHELM REISS. Das Vorgebirge wird auch Koner-Huk genannt.

4) Nach dem Generalsekretär der geographischen Gesellschaft L. FRIEDERICHSEN in Hamburg. Diese Bucht besitzt gegenwärtig kein Dorf. Nach G. FRIEDERICI heisst sie Daóse.

5) Nach P. J. B. C. ROBIDÉ VAN DER AA, der sich sehr eingehend mit Neu-Guinea beschäftigt hat.

6) FINSCH nannte sie Samoa Cove. Die Abbildung von FINSCH gibt von der Humboldt-Bai (Samoafahrten, p. 349) eine ganz falsche Vorstellung, was übrigens auch von vielen anderen, besonders was die menschlichen Gesichter betrifft, der Fall ist. Die Karte, welche FINSCH in den Nachrichten von und über Kaiser Wilhelms-Land. I. 1885, N°. 2 mitteilt, ist soweit dies die Humboldt-Bai betrifft, völlig verzeichnet.

7) An den Mitteilungen von FINSCH über die Humboldt-Bai hat F. S. A. DE CLERQ mit Recht scharfe Kritik geübt. (OTTO FINSCH over de Humboldt-baai. De Indische Gids. X. 1. Leiden 1888, p. 863—870., Aanteekeningen naar aanleiding van Dr. FINSCHS onderzoekingen op Nieuw-Guinea. Internationales Archiv. f. Ethnographie. III. Leiden 1890, p. 66—69).

8) Nach ARNOLD HIRT, dem Verleger der „Samoafahrten", in Leipzig.

Bucht, die später den Namen Prinz Albrecht-Hafen erhielt, bemerkte man von Deck aus die beiden kleinen Nielsen-Inseln [1]), des Weiteren wurde in einer Bucht geankert, die den Namen Samoa-Hafen erhielt [2]). Der in ihm liegenden westlichen Insel Tschirimotsch gab FINSCH den Namen Mahde-Insel [3]), während die östliche, Patakia, Sechstroh-Insel genannt wurde. Auf der Weiterfahrt befand das Schiff sich bei Tagesanbruch am 23. in der Nähe des Croisilles-Kaps, lief sodann zum zweitenmale in die Astrolabe-Bai und von hier aus in den Friedrich Wilhelms-Hafen ein. Nach einem weiteren Besuch von Beliáu, Bili-Bili sowie des Konstantin-Hafens, wurde direkter Kurs nach Mioko genommen, wo die Ankunft am 28. erfolgte. Auf der Weiterfahrt nach Sydney begegnete der „Samoa" am 25. Juni die noch näher zu besprechende „Victoria". Der an Bord befindliche Deputy Commissioner H. H. ROMILLY berichtete, dass die Bentley-Bai inzwischen britischer Besitz geworden sei, weshalb FINSCH diese zunächst aufsuchte, um die Kolonie Blumenthal (s. oben p. 355) aufzulösen und CARL HUNSTEIN nebst PATTERSON nach den Killerton-Inseln zu befördern. Am 4. Juli wurde Cooktown erreicht, worauf FINSCH sich nach Sydney begab, um nach Deutschland zurückzukehren. Am 3. September traf er wieder in Berlin ein.

H. H. Romilly 1884.

Der vom Leutn. G. J. W. WILLCOX befehligte und auf der Reede von Cooktown liegende Schoner „Harrier" hatte am 10. September 1884 Order erhalten sich zur Abfahrt nach Neu-Guinea bereit zu halten. An demselben Tage sandte der Deputy Commissioner H. H. ROMILLY dem Earl of DERBY die folgende Depesche: „I shall join „Harrier", Cooktown, for coast New Guinea probably about 22nd September. Have you instructions?" [4]). Die erst am 9. Oktober, also fast einen Monat später erteilte Antwort lautete: „British Protectorate, New Guinea, from Dutch boundary to East Cape and islands to Kosmann Island. Notify settlement and purchase land forbidden". Hierauf segelte der „Harrier" am 15. ab und traf am 21. in Port Moresby ein. Zwei Tage später führte ROMILLY den ihm zuteil gewordenen Auftrag aus und verkündete, wie er aus dem Telegramm herausgelesen hatte, das Britische Protektorat [5]). Die Ausführung eines derartigen Auftrages war ihm in der Tat ursprünglich zugedacht worden [6]).

James Elphinstone Erskine 1884.

An dem nämlichen Tage, an welchem ROMILLY die erwähnte Benachrichtigung von Lord DERBY erhalten hatte, war dem Commodore der australischen Station, J. E. ERSKINE,

---

1) Nach LAARS NIELSEN, dem Maschinisten der „Samoa".

2) Dies war der ursprüngliche Name, den FINSCH aber nicht mehr anführt. Er war bereits 1885 auf Befehl der Neu-Guinea-Kompanie in Hatzfeldt-Hafen, zu Ehren des damaligen Staatssekretärs P. M. H. G. GRAF VON HATZFELDT-WILDENBURG, umgeändert worden. — F. GRABOWSKY. Der Bezirk von Hatzfeldt-Hafen. Petermanns Mittlg. XLI. 1895, p. 186.

3) Nach dem zweiten Steuermann der „Samoa".

4) Further Correspondence respecting New Guinea and other islands, and the Convention at Sydney of Representatives of the Australasian Colonies. London. October 1884. [C. 4217], p. 26.

5) Ibid. pag. 36, 37. — Further Correspondence .... February 1885. [C. 4273], p. 120—124.

6) Further Correspondence .... February 1885. [C. 4273], p. 7, 8. — H. H. ROMILLY. Letters from the Western Pacific and Mashonaland. Londen 1893, p. 198—201.

vonseiten der Admiralität der Befehl zugegangen die Flaggenhissungen auf Neu-Guinea vorzunehmen [1]). Er verliess Sydney am 22. Oktober an Bord des von Kapt. W. H. HENDERSON befehligten Kriegsschiffes „Nelson", das Port Moresby am 2. November erreichte. Kurz darauf traf auch der „Espiègle, Kapt. CYPRIAN A. G. BRIDGE, ein, während die Schiffe „Raven", „Swinger" und „Harrier" bereits auf der Reede lagen.

Am 6. November wurde die Flaggenhissung, aber unter weit grösserer Feierlichkeit, wiederholt, ROMILLY als Vertreter der Königin eingesetzt und in der zugleich verlesenen Proklamation bestimmt, dass das zwischen 141° E. und dem Ost-Kap liegende Gebiet, samt den benachbarten im Süden liegenden Inseln unter Inbegriff der Kosmann-Insel und der in der Goschen-Strasse liegenden Eilande, nunmehr unter der Oberhoheit der Britischen Krone ständen. Der Akt wurde vollzogen in Gegenwart von eingeborenen Häuptlingen, die man zwei Tage vorher aus den westlich und östlich von Port Moresby gelegenen Küstengebieten und aus dem Hinterlande herbeigeholt hatte [2]).

Am 7. dampfte der „Nelson", gefolgt von dem „Raven", in nordwestlicher Richtung ab, landete die Häuptlinge und ging an dem nämlichen Tage noch im Hall-Sund vor Anker. Am folgenden Morgen fand die Flaggenhissung auf der Yule-Insel statt und nachmittags ging zu dem gleichen Zweck ein Detachement bei Delena, dem Hauptdorfe der Landschaft Roro [Lolo] und zugleich Missionsstation, an Land. Am 9. begab der „Nelson" sich nach Toaripi [Motu-Motu], während der „Raven" zunächst die zwischen dem Possession-Kap und der Mac Clatchie-Spitze liegenden, dem Stamm der Elema angehörenden Ortschaften Oiapu, Djokéa [Jokéa] und Lèse aufsuchte. Nach der Verkündigung des Protektorates in Toaripi traten die Schiffe die Rückfahrt nach Port Moresby an.

Hier war inzwischen der Schoner „Elsea" eingelaufen mit 26 Eingeborenen an Bord, die für die Zuckerplantagen in Queensland gepresst worden waren und nunmehr in ihre Heimat zurückbefördert werden sollten [3]). Nach Einnahme von Kohlen dampfte der „Nelson" am 17. nach der Hood-Bai, wo er vor Kerepunu vor Anker ging. Der „Espiègle" hatte inzwischen die Dörfer Kalo, Kamalu, Hulá und Aroma aufgesucht, um ihre Häuptlinge nach Kerepunu zu bringen, wo sie Zeugen der am 18. vorzunehmenden Flaggenhissung sein sollten. Der „Espiègle" setzte darauf seine Fahrt nach der Toulon-Insel [Mailiu Kolo] fort, traf aber in der Argyll-Bucht mit den übrigen Schiffen wieder zusammen. Am 19. erfolgte die Flaggenhissung am Strande der Dufaure-Insel, worauf das Geschwader seine Fahrt nach dem Süd-Kap, das sich auf Suáu [Stacey-Insel] befindet, fortsetzte. Nachdem auch hier, und zwar bei der Missionsstation, die übliche Zeremonie stattgefunden hatte, begaben einige Teilnehmer sich unter der Führung von JAMES CHALMERS nach dem gegenüberliegenden Festlande von Neu-Guinea

---

1) Further Correspondence .... October 1884. [C. 4217], p. 37—38.

2) Further Correspondence respecting New Guinea and other islands in the Western Pacific Ocean. February 1885. [C. 4273], p. 89—101, 199—124. — CHARLES LYNE. New Guinea. An Account of the Establishment of the British Protectorate over the Southern Shores of New Guinea. London 1885. — H. H. ROMILLY. New Guinea. Proceed. Queensland Br. Geogr. Soc. of Australasia. I. 1885—86. Brisbane 1886, p. 46—54. — CYPRIAN BRIDGE. Cruises in Melanesia, Micronesia, and Western Polynesia. Proceed. R. Geogr. Soc. N. S. VIII. London 1886, p. 561—562. — J. F. MANN. Notes on a Visit to New Guinea in H. M. S. „Nelson". Proceed. Geogr. Soc. of Australasia. II. Sydney 1885, p. 116—129. — ARTHUR KEYSER. Our Cruise to New Guinea. London 1885, p. 7 ff. — JAMES CHALMERS. Pioneering in New Guinea. London 1887, p. 189—201.

3) Further Correspondence respecting New Guinea .... February 1885, p. 89, 90, 102—108.

und unternahmen eine Besteigung des auf 4060 feet Höhe geschätzten Cloudy-Berges [Gugusara] [1]), auf dessen Gipfel der Union Jack ebenfalls aufgepflanzt wurde [2]).

Mit Tagesanbruch des 23. dampfte der „Espiègle", der CHALMERS an Bord genommen hatte, nach der Moresby-Insel [Basilaki], um 17 der oben erwähnten Arbeiter ihrer Heimat zurückzugeben. Die Schiffe „Nelson", „Swinger" und „Dart" hatten sich dagegen nach der in der China-Strasse liegenden Dinner-Insel [Samarai] begeben, um auch hier die Übernahme der Schutzherrschaft zu verkünden. Zu dem nämlichen Zweck suchte der „Nelson" am 25. ferner die Killerton-Inseln, die unweit des Ost-Kaps liegen, auf.

Der letzte Besuch galt der Teste-Insel [Wari] [3]) und, nachdem am 26. auch hier der Akt der Flaggenhissung vorgenommen worden war, löste sich das Geschwader auf. Dem „Dart" war die Aufgabe zugefallen der Überbringer von Depeschen nach Cooktown zu sein, der „Espiègle" ging nach Port Moresby ab, der „Raven" hatte den Befehl erhalten CHALMERS auf Suáu abzusetzen, um darauf gemeinschaftlich mit dem „Swinger" während einiger Monate an den Küsten von Neu-Guinea zu kreuzen. Der „Nelson" endlich dampfte nach Sydney zurück, wo er am 2. Dezember eintraf.

Kapt. z. See **R. E. Schering** und Korv. Kapt. **Langemak** 1884—85.

Das erste deutsche Schiff, welches mitberufen war die Flaggenhissungen vorzunehmen, war das Kanonenboot „Hyäne", Korv. Kapt. LANGEMAK. Es war am 3. Oktober 1884 aus Port Jackson ausgelaufen und hatte Matupi in der Blanche-Bai am 21. erreicht [4]). Die vom Kapt. z. See SCHERING befehligte Korvette „Elisabeth" hatte Sydney am 16. Oktober verlassen und traf ebenfalls auf dem Wege durch den St. Georg-Kanal vor Matupi und zwar am 1. November ein [5]). Am Morgen des 3. wurden Truppen auf der Insel ausgeschifft und die Besitznahme durch das Deutsche Reich proklamirt. Das Gleiche geschah am folgenden Tage auf der Insel Mioko, im Süden von Neu-Lauenburg, am 5. am Makadau-Hafen auf Neu-Lauenburg selbst, und am 6. zu Kinigunan an der Blanche-Bai, etwas östlich von der Stelle, an der sich jetzt Herbertshöhe befindet.

Am Morgen des 9. gelangten beide Kriegsschiffe [6]) nach $2^1/_2$ stündiger Fahrt nach der an der Nordküste der Gazelle-Halbinsel liegenden Kabakada- [Kambakanda-] Bucht. Auf dem Wege dorthin konnte weder das Conflict-, noch das Midway-Riff beobachtet werden. Während

---

1) In Wirklichkeit beträgt seine Höhe 4477 feet.

2) ARTH. KEYSER. Our Cruise to New Guinea. 1885, p. 47. — [CYPRIAN BRIDGE]. Die Ersteigung der Cloudy Mountains, Neu-Guinea. Das Ausland. LX. 1887, p. 671—675 nach Chambers Journal 1886. — Further Correspondence respecting New Guinea.... February 1885 [C. 4273], p. 90.

3) Further Correspondence respecting New Guinea.... February 1885, p. 101.

4) Auf dem Wege dorthin war im Port Breton eine Landung vorgenommen worden, um die Eingeborenen, welche s. Zt. die „Mioko" überfallen hatten (s. oben p. 305, 343) von den neu angelegten Wohnplätzen zu vertreiben. (J. WEISSER. Der Bismarck-Archipel und das Kaiser Wilhelms-Land. Mittlg. Geogr. Gesellsch. 1885—86. Hamburg 1887, p. 275).

5) Reise S. M. S. „Elisabeth", Kommandant Kapt. z. See SCHERING, von Sydney nach Matupi, sowie Fahrten und hydrographische Beobachtungen auf diesem Schiffe und S. M. Knbt. „Hyäne" an den Küsten von Neu-Irland und Neu-Guinea. (Nach den Berichten des Navigationsoffiziers S. M. S. „Elisabeth", Kapt. Lieut. VON EICKSTEDT, und des Kommandanten S. M. Knbt. „Hyäne", Korv. Kapt. LANGEMAK. Annalen der Hydrographie. XIII. Berlin 1885, p. 197—205. Taf. VI—IX. — B. GRONEMANN. Mit S. M. S. „Elisabeth" in der Südsee. Deutsche Kolonialzeitung. II. Berlin 1885, p. 149—155.

6) ED. DALLMANN nahm an dieser bis zum 25. November währenden Fahrt als Lotse teil.

die „Elisabeth" hier die Flaggenhissung vornahm, setzte die „Hyäne" die Fahrt nach der Ataliklikun-Bai fort, wo sie an der Ostseite in der Kabaira- [Kambair-] Bucht, dem eigentlichen Weber-Hafen, ebenfalls die deutsche Flagge hisste. Am nächsten Morgen traf das Kanonenboot wieder vor Kambakanda ein, worauf es gemeinschaftlich mit der Korvette die Fahrt nach den Inseln der Byron-Strassen fortsetzte. Durch die Steffen-Strasse gelangten sie in das Elisabeth-Fahrwasser (jetzt Möwe-Fahrt) und kamen nachmittags zwischen Edmago, der Einfahrts-Insel [1]), und Nausen, der Siegel-Insel, hindurch — Nusa-Fahrwasser genannt — nach dem zwischen der Insel Nago und Siwusat auf Neu-Mecklenburg befindlichen Ankerplatz. Am 11. wurde auf der nördlich hiervon liegenden Insel Nusa und am nächsten Tage zu Kapsu an der NE-Küste von Neu-Mecklenburg das Protektorat verkündet [2]) und ausserdem der Aufenthalt darauf verwendet die umliegenden Inseln zu besuchen und eine Durchlotung der nach NW. in See gehenden Durchfahrten vorzunehmen. Die zwischen den Inseln Nago und Nusalik (damals als Nusale bezeichnet) befindliche erhielt den Namen Nissel-Durchfahrt, während die östlich von Edmago [Einfahrts-Insel] vorbeiführende, Eickstedt-Durchfahrt genannt wurde. Diese war es, die die Schiffe beim Auslaufen am 14. benutzten, um darauf Neu-Hannover an der Ost- und Nordseite zu umfahren. Auf der Weiterfahrt gelangte die „Elisabeth" am Nachmittage des 15. an die Stelle, an der das Sherburne-Riff liegen sollte [3]), aber zwischen 3° 7' und 3° 17' S. auf 148° 18' E. konnte trotz eingehender Nachforschungen keine Spur davon entdeckt werden.

Am 17. November erreichten die beiden Kriegsschiffe die Astrolabe-Bai. Nachdem die Follenius-Insel, die Oertzen- [Paeowái] sowie die Fischel-Insel [Gragèt] passirt worden waren, ging es durch die zwischen dieser und der Schering-Halbinsel befindliche Dallmann-Einfahrt hindurch in den Friedrich Wilhelms-Hafen, um dort vor Anker zu gehen. Der bis zum 20. November, dem Tage der Flaggenhissung, währende Aufenthalt diente dazu eine Vermessung des Gebietes bis zum Prinz Heinrich-Hafen vorzunehmen. Wie FINSCH und DALLMANN bereits ermittelt hatten, war die Festlandsküste unbewohnt und nur die Inseln besiedelt. Grössere Dörfer wurden nur auf Gragèt und Siar [Aly-Insel] angetroffen [4]), auf Beliáu [Eickstedt-Insel] gab es nur einige Hütten. Die friedfertigen Eingeborenen unterhielten einen lebhaften Tauschhandel mit den Schiffen. Auf der Rückfahrt wurde südlich von der Long-Insel und darauf zwischen der Lottin- und Rook-Insel Kurs genommen. Es war bei dieser Gelegenheit, dass die zwischen beiden liegende Heyn-Insel wieder aufgefunden wurde [5]). Am 22. trennten sich die Schiffe. Die „Elisabeth" setzte ihre Fahrt der Nordküste von Neu-Pommern entlang fort. Sie fand beim Passiren der Französischen [Witu-] Inseln, dass die Südspitze der Mérite-Insel [Unéa] nicht in 4° 59' S., sondern in 4° 55' S. liegt. Westlich von der Forestier-Insel [Mundua] wurden zwei kleine Inseln und zwei Felsen und an der Südseite der Deslacs-Insel [Garowe] eine grosse Bucht mit einem engen Eingang bemerkt, die einem Krater glich. Die Willaumez-

---

1) Anfänglich als Hatmago bezeichnet.

2) Nach dem Weissbuch. II. Berlin 1886, p. 75 erfolgten die Flaggenhissungen am 13. und 14. November, was nicht zutrifft.

3) Siehe Nova Guinea. I, p. 318—319 und oben p. 29.

4) Siehe Nova Guinea. I, p. 134.

5) Einige kleinere Inseln erhielten die Namen Franz-, Koppelow-, Gronemann- [Urem], Colomb- [Jabob] und König-Insel [Misem].

Halbinsel erschien als eine niedrige, flache Insel, die in der Mitte einen hohen, spitzen Kegel trug. Nachdem nachts nördlich vom Vater- und Sohn-Riff gedampft war, kam das Schiff an die Stelle, an der die Legelis-Untiefe liegen musste, die aber nicht aufgefunden werden konnte. Dagegen wurde 7 Seem. nordwestlich davon, in 3° 50' S., 151° 33,5' E., ein Riff entdeckt [1]). Am Morgen des 25. lief die „Elisabeth" in den Matupi-Hafen ein.

Nachdem die „Hyäne" sich am 22. von der Korvette getrennt hatte, suchte sie die Dampier-Strasse auf und gelangte beim Absuchen der Neu-Guinea-Küste in den Finsch-Hafen, in welchem sie die „Samoa" antraf. Nachdem der Hafen vermessen worden war, wurde am 27. an der Ostseite der Bucht auf der Flaggenhalbinsel, SSE. von der Holz-Insel [Madan], die deutsche Flagge gehisst. Am 28. verliessen beide Schiffe gemeinschaftlich die Bucht. Die „Hyäne" fuhr in südlicher Richtung längs der Küste weiter und entdeckte 5 Seemeilen vom Finsch-Hafen entfernt eine weitere Bai, die in der Folge den Namen Langemak-Bucht [Bubui Aua] erhielt, und begab sich darauf ebenfalls nach Matupi auf dem Wege längs der Süd- und Ostküste von Neu-Pommern.

Die „Elisabeth" setzte am 4. Dezember ihre Fahrt fort und traf am 2. Januar 1885 in Jokohama ein [2]).

Kapt. z. See **Krokisius** 1884—85.

Das dritte von der deutschen Admiralität nach dem Bismarck-Archipel entsandte Kriegsschiff sollte infolge eines Unfalles verhindert werden handelnd mit aufzutreten. Die vom Kapt. z. See KROKISIUS befehligte Korvette „Marie" hatte den Hafen von Callao am 23. August 1884 verlassen, um zunächst nach Apia (Samoa-Inseln) zu fahren, wo der Aufenthalt vom 30. Oktober bis 14. November währte. Am 1. Dezember traf sie auf der Reede von Matupi ein, über die eine verbesserte Segelweisung verfasst wurde [3]). Nach einem Besuch von Mioko begab sie sich nach der Ataliklikun-Bai, in der sie an der an der Ostseite liegenden Kambair-Bucht vor Anker ging [4]). Von hier wurde Kurs nach der Steffen-Strasse gesetzt. Am 26. passirte die Korvette das Kap Jeschke und ankerte bei der Insel Nanawaul, damals als Dololaweil bezeichnet. Als sie am folgenden Tage auf dem Wege nach der Insel Nusa in die Nissel- [Nago-] Durchfahrt gelangte, wurde sie durch eine aufkommende Böe auf ein Riff getrieben, von dem sie erst unter grossen Anstrengungen am 29. abgebracht werden konnte. Der Hintersteven des Schiffes war gebrochen und die Ruderspirale verbogen [5]). Nach zweimonatlicher Tätigkeit war die „Marie" soweit wieder hergestellt [6]), dass sie am 7. März 1885 die Reise nach Australien fortsetzen konnte. Nach einem Aufenthalt vom 16.—26. April vor Sea Hill in Queensland, erfolgte am 6. Mai die Ankunft in Port Jackson, wo das Schiff ins Dock ging. Nach Beendigung der Reparaturen lief die Korvette am 29. September wieder aus, um auf dem Wege durch die Torres-Strasse die Heimfahrt anzutreten. Am 14. Oktober konnte

---

1) Siehe oben pag. 56.
2) Annalen der Hydrographie. XIII. 1885, p. 709.
3) Hafen von Matupi. Annalen der Hydrographie. XIII. Berlin 1885, p. 425.
4) Lage des Conflict- und Midway-Riffes. Ibid. p. 548.
5) [O]. F[INSCH]. Der Unfall der Glattdeckcorvette „Marie". Kölnische Zeitung. 13. Juli 1885, N°. 192. 1. Blatt, p. 2.
6) Als die „Hyäne", die inzwischen die Hermit- und Anachoreten-Inseln besucht hatte, um dort die deutsche Flagge zu hissen, bald darauf an der Unfallstelle eintraf, musste sie nach Cooktown abgehen, um Proviant zu holen.

der Bramble Cay, dem auch ein Besuch abgestattet wurde, passirt werden und am 19. erfolgte das Auslaufen aus dem Prince of Wales-Kanal [1]).

Cyprian A. G. Bridge, W. Usborne Moore und **H. L. Ross** 1885.

Auf Grund höherer Weisungen liess der Commodore der australischen Station, Konteradmiral G. TRYON, dem Kapt. CYPRIAN A. G. BRIDGE den Befehl zugehen, sich schleunigst auf dem vom Leutn. W. USBORNE MOORE kommandirten Kriegsschiff „Dart" einzuschiffen, um die britische Flagge an der Ostküste von Neu-Guinea, vom Ost-Kap bis zum Huon-Golf, und auf den D'Entrecasteaux-Inseln zu hissen. Dem Kanonenboot „Raven", Leutn. H. L. ROSS, waren ähnlich lautende Aufträge zugegangen.

BRIDGE traf, nachdem er Sydney am 23. Dezember 1884 verlassen hatte, am 30. in Townsville (Queensland) ein, wo der „Dart" bereits unter Dampf lag. Wenige Stunden später wurde ausgelaufen und Kurs nach der China-Strasse gesetzt. Hier konnte von den vor dem Eingang liegenden Heath-Riffen nichts entdeckt werden. Nach dem Durchfahren der Strasse wurde in die Milne-Bai eingelaufen und hier am 3. Januar 1885 bei der östlichsten Killerton-Insel, Haro Wani, auf der sich eine Missionsstation befand, geankert. Südöstlich von ihr bemerkte man ein 4—5 Kabellängen weit sich ausdehnendes Riff. Der „Raven" war bereits einige Tage vorher hier gewesen, hatte den allezeit reisefertigen JAMES CHALMERS an Bord genommen und war nach der Porlock-Bai weitergedampft, wo am 1. Januar die Flagge gehisst worden war. Ein Gleiches geschah am 3. in der Caution-Bai, am 5. in der Death Adder-Bai, am 7. in der Rawdon-Bai und am 8. auf der Normanby-Insel.

Der „Dart" verliess am 4. die Killerton-Insel, um zunächst den Louisiaden-Archipel vorzunehmen. An demselben Tage wurde die Brierly-Insel aufgesucht und sodann durch den Duchâteau-Pass in die Lagune der Joannet-Insel [Pana Timani] gedampft. Hier erfolgte die Verkündung des Protektorates im westlichen Teile, an der Bounce-Spitze bei dem Dorfe Warosia. Nach dem Wiederauslaufen entdeckte man nordöstlich von der Flat-Insel das niedrige Owen Stanley-Eiland [Sabari]. Am Abend des 6. traf das Schiff bei der Rossel-Insel ein, gelangte durch die am Südwestende des Barrier-Riffes befindliche Öffnung, der Rossel-Passage, in die Rossel-Lagune und nahm am folgenden Morgen am Strande der Dixon-Bai die Flaggenhissung vor. Unmittelbar darauf wurde die Weiterfahrt angetreten und, nachdem durch den Bramble-Pass ausgelaufen worden war, auf die Sud-Est-Insel [Tagula] zugesteuert. Noch an dem nämlichen Tage konnte die Nordküste erreicht werden, auf der am Proclamation Creek das Protektorat verkündet wurde. Hier konnte zugleich ein Riff beobachtet werden, das der Küste zunächst in westlicher Richtung entlang verlief und darauf nach Norden umbog. Es liess zwischen sich und dem von der Piron-Insel [Jeina] ausgehenden, die gefährliche, Marx-Pass [3]) genannte Einfahrt nach dem Coral-Hafen frei. Auf der Weiterfahrt konnte die

---

1) Aus den Reiseberichten S. M. S. „Marie", Kommandant Kapt. z. See KROKISIUS. Annalen der Hydrographie. XIV. 1886, p. 95—98.

2) Further Correspondence respecting New Guinea and other islands in the Western Pacific Ocean. London 1885 February [C. 4273], p. 149. — Further Correspondence.... August 1885 [C. 4584], p. 86, 100—104. — JAMES CHALMERS. Pioneering in New Guinea. London 1887, p. 202—226. — Hydrographic Notice. London 1885, N°. 4, hieraus: Beiträge zu den Segelanweisungen für die SO- und NO-Küste von Neu-Guinea und die angrenzenden Gewässer. Ann. der Hydrographie. XIII. Berlin 1885, p. 329—333.

3) Nach dem Leutn. JOHN L. MARX. Gewöhnlich wird die Einfahrt Yuma-Pass genannt.

Lage des 1879 vom „Cormorant" entdeckten Protectorate-Riffes zu 11° 2′ S., 153° 25½′ E. bestimmt werden [1]). Am Morgen des 9. lag der „Dart" vor der Woodlark-Insel im Guasopa-Hafen (9° 10′ S., 152° 53′ E.), an dem bei dem Dorfe Murua [2]) die Flagge aufgepflanzt wurde. Auf der Fahrt nach den Killerton-Inseln wurde am nächsten Tage an den Lord Alcester-Inseln vorbeigefahren und deren Südende zu 9° 29′ S., 152° 30¾′ E. bestimmt. BRIDGE fand bei seiner Rückkunft den „Raven" bereits vor Anker liegend [3]). Seiner Einladung Folge leistend, ging CHALMERS auf den „Dart" über, der bereits am 11. wieder ausdampfte. Längs der Ostküste von Neu-Guinea konnten zwischen 8° 54′ S., 149° 24′ E. und 8° 17′ S., 148° 44¾′ E. eine Reihe von Riffen bemerkt werden. Bei der Annäherung an die Rook-Insel, am 14., kamen zahlreiche Inseln von 18—45 m. Höhe in Sicht [4]). Das Schiff gelangte hierauf durch eine der Öffnungen des sie umgebenden Riffes in eine Lagune, die einen geschützten Ankerplatz bot. Auf einer der Inseln ging alsdann eine Abteilung in der Nähe des Dorfes Owei oder Owé an Land, um die Flaggenhissung vorzunehmen. Am 15. erreichte der „Dart" die Long-Insel, an deren Südspitze das britische Protektorat durch BRIDGE verkündet wurde. Endlich galt es noch auf dem Festlande von Neu-Guinea eine Flaggenhissung vorzunehmen [5]) und zwar geschah dies am 16. an einer kleinen 4 miles WzN. von dem Festungs-Kap entfernt liegenden Bucht, die den Namen Ta Maté-Bai erhielt [6]). Hierauf konnte die Rückfahrt nach Sydney, auf der am 19. noch Samarai berührt wurde, angetreten werden.

Es sind gelegentlich dieser Fahrten des „Dart" und des „Raven" noch eine Reihe von Entdeckungen gemacht worden, die hier im Zusammenhange mitgeteilt werden müssen, da der Anteil jedes Schiffes nicht besonders hervorgehoben worden ist. (Australia Directory. Vol. II. 1879. Revised Supplement. London 1887, p. 123). In der Goschen-Strasse wurde zunächst die Insel Nuakata mit dem 1000 feet hohen Tanu Rabua untersucht. Das Hauptdorf lag an der Nordseite, an der Haliwa Una-Bucht. An der Westküste fand sich die kleinere Bwahi Kurada-Bucht. Ausser den Inseln Daiwari, Boirama und Hibwa wurde das Fallows-, das Flounder- und das Bagshaw-Riff entdeckt. Zu den zwischen dem Ost-Kap und Nuakata liegenden Obstruction-Inseln gehören: Hana Kuba-Kuba, Lelei Gana, Iabama, Bani-Bani Siga, Togosi und die Riffe Hawki-Hawki (besser wohl Hâki-Hâki), Badila, Dabubona, das Walters-Riff, die Mid-Sandbank, Dana Gedu, Tahiri Siga, Lulu Duja, Taori Namu-Namu, Diligaoli, Taodúu, das Thobbs-Riff und das Searley-Riff. Zwischen den beiden letztgenannten befindet sich der Messum-Kanal (s. auch Goschen Strait. London. Hydrogr. Off. N°. 937). In der Ward Hunt-Strasse wurden beobachtet die Dart-Riffe, das Keat-Riff, die Glen-Insel und Sebiri-Biri. (s. auch Ward Hunt Strait. London. Hydrogr. Off. N°. 926). Bei der Kibiriri-Spitze wurden aufgefunden die Observatory- und die Ipotet-Insel nebst den Riffen Tara Kwaruru und das

1) Siehe oben p. 271.

2) Ein Dorf dieses Namens ist nicht vorhanden; wahrscheinlich ist Ondamuda gemeint.

3) Dieses Schiff besuchte noch am 12. Samarai und Suáu, worauf es am 14. in Port Moresby eintraf. Am 18. erfolgte seine Ankunft in Cooktown.

4) Es sind dies die Siasi- [Lage-] Inseln.

5) Infolge der am 25./29. April 1885 getroffenen Übereinkunft zwischen England und Deutschland waren die zuletzt erwähnten 3 Flaggenhissungen gegenstandslos geworden. Durch einen Erlass des Auswärtigen Amtes in Berlin vom 19. November 1885 wurde mitgeteilt, dass England die Flaggen wieder eingezogen habe. (Nachrichten von und über Kaiser Wilhelms-Land. II. Berlin 1886, p. 1).

6) Zu Ehren von J. CHALMERS. TA MATÉ war nämlich der Name, den ihm die Eingeborenen der Südküste beigelegt hatten.

Entrance-Riff. (s. auch Cape Nelson to Hercules Bay. London. Hydrogr. Off. N°. 939). Westlich vom Observatory-Eiland wurde die Jasa-Jasa-Reede vermessen. (Plan of Yasaiasa Anchorage. London. Hydrog. Off. N°. 926). Weitere Aufnahmen sind auf der Karte Cape Nelson to Herculus Bay. London. Hydrogr. Off. N°. 939) zur Darstellung gelangt.

Gegenüber den im grossen und ganzen doch recht dürftigen Ergebnissen, die die Reisen während des vorhergehenden Zeitabschnittes (1828—1866) gezeitigt hatten, sticht die hinter uns liegende 18 jährige Periode (1866—1885) sehr günstig ab. Von ihr kann rühmend hervorgehoben werden, dass die Untersuchung von Neu-Guinea insofern zu einem gewissen Abschluss gebracht wurde, als in ihr der letzte, bisher unerforscht gebliebene grössere Küstenabschnitt bekannt wurde. Im Folgenden mögen die wesentlichen Resultate, die während dieses Zeitraumes erzielt wurden, kurz zusammengestellt werden.

Die Erweiterung unserer Kenntnis der Papuanischen Inseln beschränkt sich im allgemeinen auf die Auffindnng und Vermessung mehrerer Ankerplätze durch die „Soerabaja" und die „Marchesa". Eine verbesserte Darstellung der Ostküste von Salawati hatte man G. DE LENNA (1870) zu verdanken. Die wiederholt gesuchten Doif-Inseln wurden endlich wieder aufgefunden. Nicht allein, dass durch wiederholte Besuche, besonders von Misol, Salawati und Waigëu, die Papuanischen Inseln im allgemeinen besser bekannt wurden, unterrichteten uns hinsichtlich ihrer Flora besonders J. E. TEYSMANN, hinsichtlich ihrer Fauna A. R. WALLACE und H. VON ROSENBERG.

Was Neu-Guinea selbst betrifft, so blieb die Westküste in ihrem Salawati gegenüberliegenden Teile noch immer unerforscht, und es war nur die „Gazelle", die 1875 am Südende der Sélé-Strasse einige Aufnahmen machte. Ebensowenig gelangte man dahin eine Untersuchung der morastigen Beráu-Küste vorzunehmen, so dass die Auffindung des Karabra, der auch befahren wurde, die einzige Entdeckung in diesem Gebiete bedeutete. Nicht besser steht es um die ganze Nordküste des sich daran anschliessenden Mac Cluer-Golfes. Alles beschränkte sich darauf, dass man mit den Bewohnern des hier liegenden Dorfes Tambani in Berührung kam. Die Südküste dieses Busens hatte sich dagegen, besonders in ihrem westlichen Teile, nicht allein wiederholter Besuche zu erfreuen, sondern die Patipi- und die Sekar-Bai wurden sogar durch die „Gazelle" vermessen. Diese dehnte ihre Forschungen selbst bis an das Ostende aus, bei welcher Gelegenheit zum erstenmale seit MAC CLUER (1791) der Insé wieder befahren und dabei zugleich die erste Ansiedelung Mangkoi entdeckt wurde. In dem zwischen Batu Puti und der Nautilus-Strasse liegenden Küstenabschnitt war seit der Aufnahme durch J. DUMONT D'URVILLE (1839) wenig mehr getan worden. Hervorzuheben ist hier die Vermessung der Freshwater- und der Mackarel-Bai durch G. DE LENNA. Ferner erlangte man zum erstenmale einige Kenntnis von dem Küstengebiet der Landschaft Kapáur; auch über die Karas-Inseln wurde man besser unterrichtet. In der grossen Bucht, die sich zwischen dem Vorgebirge Kumawa und dem Kap Bohia einschiebt, war es N. VON MIKLUCHO MACLAY, der 1874 die lang gemiedene Triton-Bucht, hinter der er den Kamaka-See entdeckte, und die Etna-Bucht wieder aufsuchte. Auch mehrere kleinere Meerengen wurden durch ihn bekannt. Die „Soerabaja" vermochte unsere Kenntnis dieses Gebietes, besonders der Inseln Adi, Namatote und Lakahia, durch ihren Besuch im Jahre 1876 zu erweitern. Die unwirtliche und schwierig zu befahrende Südwestküste konnte erst 1879 wieder berührt werden, doch gelang es

nur die Bekanntschaft des an ihr liegenden Dorfes Wakara zu machen. Dagegen liess es sich zum ersten Male seit der Fahrt von TASMAN (1644), nach wiederholten und vergeblichen Bemühungen, endlich 1880 ermöglichen, durch die „Borneo" den niederländischen Anteil an der Südküste (bis 141° E.) zu besuchen und sogar an einigen Stellen zu landen. Der zwischen 141° und 142° 10' E. liegende Küstenabschnitt blieb unerforscht. Unmittelbar östlich hiervon wurden der Wasu Kusa und der Mai Kusa entdeckt, noch weiter östlich auch der Binaturi. Zu den grössten Erfolgen dieser Periode gehört aber die mehrmalige Befahrung und Aufnahme des Fly-Flusses, besonders durch L. M. D'ALBERTIS. Es war das erste Mal, dass Europäer weit landeinwärts in die Insel vorgedrungen waren. Die Hoffnung, dass der Flusslauf die Grundlage und der Ausgangspunkt für die Erforschung des Innern bilden würde, hat sich infolge der Unzugänglichkeit der anliegenden Gebiete nicht erfüllt. Während das Küstengebiet von der Mündung des Fly- Flusses bis zur Bald-Spitze keines Besuches gewürdigt wurde, konnte die sich daran anschliessende bis zum Ostende von Neu-Guinea reichende Strecke, besonders in ihrem mittleren und östlichen Teile am Ende dieses Zeitabschnittes bereits den am besten bekannten Gebieten zugezählt werden. Port Moresby war 1873 von JOHN MORESBY entdeckt und von ihm vermessen worden. Dasselbe geschah mit der Redscar-Bai und den anliegenden Küstenteilen. Während es in dem Hinterlande von Maiwa und des Hall-Sundes nur gelang auf kurze Entfernung landeinwärts vorzudringen, erreichte man von Port Moresby aus nicht allein den Laloki und den Goldie-Fluss, sondern auch die im NE. liegende Landschaft Sogeri. Eine grosse Zahl von Buchten und Niederlassungen zwischen Port Moresby und dem Ostende sind zuerst durch die Missionare bekannt geworden. Die Orangerie-Bucht wurde seit TORRES (1606) zum erstenmale 1872 vom „Vettor Pisani" besucht, der auch die dahinter liegende Mullens-Bucht [Vettor Pisani-Hafen] aufnahm.

Im Gebiet der Torres-Strasse sind keine besonders wichtige Entdeckungen zu vermelden. Der Bedeutung dieser Meerenge als Handelsstrasse entsprechend, waren die Bestrebungen fast ausschliesslich darauf gerichtet, die für die Schifffahrt zweckmässigste Fahrrinne ausfindig zu machen und die bereits bekannten auszuloten. Diese Untersuchungen führten auch zu der Entdeckung mancher Riffe und anderer Hindernisse. Wie wir oben sahen, hatten die bis Mitte des vorigen Jahrhunderts benutzten Pässe sich nicht bewährt, und war seit 1849 die Bligh-Einfahrt in Aufnahme gekommen. Seit 1879 wurde zuerst von der Bark „Beethoven", sodann von dem deutschen Kanonenboot „Albatross" und anderen Fahrzeugen der ältesten, der bereits von TORRES benutzten Einfahrt in den Grossen Nordost-Kanal, nämlich zwischen Neu-Guinea und dem Bramble Cay, der Vorzug gegeben. Die englischen Segelanweisungen haben jedoch bis in die neueste Zeit die Bligh-Einfahrt bevorzugt [1]). Unter den Schiffen, die sich um die genauere Kenntnis des Fahrwassers Verdienste erworben haben, ist in erster Linie der „Alert" unter Führung von JOHN P. MACLEAR (1881) zu nennen. Von Bedeutung für die Schiffahrt wurde die Verlegung der Regierungsstation von Somerset nach der Thursday-Insel (1878), die Errichtung von Baken (s. oben p. 219) und die Indienststellung der ersten Feuerschiffe (s. oben p. 223, 254).

Die bedeutsamsten, in dieser Periode gemachten Entdeckungen entfallen auf die Ostküste Neu-Guineas und die im Osten sich daran anschliessenden Inselgruppen. Von der

1) Australia Directory. Vol. II. 6th ed. London 1907, p. 516.

bereits von TORRES 1606 besuchten Milne-Bai abgesehen, wurde das zwischen 8° S., und 10° 40′ S. liegende Gebiet 1874 zuerst von einem europäischen Schiffe, dem „Basilisk", berührt. Die Karte Fig. 21 (p. 188) gibt ein zutreffendes Bild von den durch JOHN MORESBY gewonnenen Resultaten. Seine Darstellung der Küste des Huon-Golfs zeigt gegenüber derjenigen D'ENTRECASTEAUXs ebenfalls Fortschritte. Die Schiffe „Samoa" und „Dart" vermochten die in diesen Gewässern gemachten Beobachtungen zu ergänzen.

Die D'Entrecasteaux-Inseln sowie die den westlichen Teil des Louisiaden-Archipels bildenden, z. Tl. bisher unbekannt gebliebenen Inseln, wurden ebenfalls durch MORESBY zum erstenmale genauer erforscht. Im Laufe der folgenden Jahrzehnte wurden noch andere Inseln, wie die Redlick-, die Conflict-, die Amphlett-Gruppe u. a. bekannt. Im nördlichen Teil der Ostküste, an der Dampier-Strasse, entdeckte die „Samoa" den Finsch-Hafen, die „Hyäne" die Langemak-Bucht.

Was ferner die Nordküste anbetrifft, so gehörte der bis zum 141° E. reichenden Teil bis am Ausgange dieses Zeitabschittes mit zu den am wenigsten besuchten Gebieten Neu-Guineas. Abgesehen von der Astrolabe-Bucht, die durch N. von MIKLUCHO MACLAY und die Aufnahmen russischer Kriegsschiffe etwas genauer bekannt wurde, waren es erst O. FINSCH und E. DALLMANN, die auf ihren Fahrten (1884—85) eine Reihe von Buchten, Flüssen und Ortschaften zu entdecken vermochten. Im niederländischen Anteil der Nordküste ist über einen häufigeren Besuch der Humboldt-Bai, über die ersten Besuche der Tanah Merah-, der Matterer- sowie der Walckenaer-Bai zu berichten. Als die wichtigste Entdeckungsfahrt in diesem Gebiete ist diejenige des Unterlaufes des Mamberomno durch D. F. VAN BRAAM MORRIS (1884) zu bezeichnen.

Für die Kenntnis des Geelvink-Busens war von grundlegender Bedeutung, dass ein von JACOB WEYLAND (1705) gemachter Fehler berichtigt wurde, indem O. BECCARI 1875 zeigte, dass die Südküste z. Tl. eine Verschiebung von etwa $^1/_2$° nach N. auf den Karten zu erleiden habe (s. Fig. 23, p. 202). Die Karten erfuhren eine weitere Verbesserung durch den Besuch von Schiffen, die sich, wie besonders die „Soerabaja", die Vermessung einer Reihe von Ankerplätzen an den Festlandsküsten und an einigen Inseln angelegen sein liessen. Ferner sind die ersten Besteigungen des Arfak-Gebirges durch L. M. D'ALBERTIS und O. BECCARI hervorzuheben. Wenn dabei auch der Gipfel nicht erreicht wurde, so vermochten doch auch spätere Besucher nicht in grössere Höhen zu gelangen.

Was endlich die letzte, zwischen der Geelvink-Bai und dem Kap Sorong liegende Küstenstrecke betrifft, so war dieses unwirtliche Gebiet mehre Male befahren worden, während L. LAGLAIZE und A. RAFFRAY eine nähere Bekanntschaft mit der Landschaft Amberbaken vermittelten. Verdienste um die genauere Kenntnis der Flora der Nordküste haben sich J. E. TEYSMANN und besonders ODOARDO BECCARI erworben, während die Pflanzenwelt der Südküste nach den Sammlungen verschiedener Forscher, besonders von J. REEDY, S. MAC FARLANE, L. M. D'ALBERTIS und A. GOLDIE hauptsächlich von FERDINAND VON MUELLER studirt wurde.

Die gegenwärtig unter dem Namen Bismarck-Archipel zusammengefassten Inselgruppen hatten während des Zeitraumes 1828—66 eine sehr stiefmütterliche Behandlung erfahren. Wenngleich auch innerhalb dieser Periode von systematisch betriebenen Untersuchungen noch nicht die Rede sein konnte, so war der Gewinn doch nicht unbeträchtlich.

Auf Neu-Pommern nahm das britische Kriegsschiff „Blanche" 1872 die erste Vermessung der Blanche-Bai war, die durch die Arbeiten deutscher Kriegsschiffe Ergänzungen erfuhr. Auf die Untersuchungen der „Gazelle" im Jahre 1875 folgten diejenigen vom WILFRED POWELL an der Ostküste, an einem Teile der Nordküste sowie an den Küsten der Gazelle-Halbinsel, die jedoch an Zuverlässigkeit zu wünschen übrig lassen. Seit 1883 hatte RICHARD PARKINSON Beiträge zur näheren Kenntnis der Insel geliefert, wie er denn auch der erste Europäer gewesen ist, der in das Innere der Gazelle-Halbinsel eindrang und den Wuna Kokor [Varzin-Berg] bestieg.

Von der Neu-Lauenburg-Gruppe fertigten E. HERNSHEIM und BLOHM 1875 Karten an. Weitere Aufnahmen hatte man G. E. RICHARDS zu verdanken.

Was Neu-Mecklenburg anbetrifft, so erlangte man von dem südlichen Teile nähere Kenntnis des Port Breton und der Liki-Liki-[Lavinia-]Bai infolge des Unternehmens des Marquis DE RAYS. Vermessungen nahm hier die „Hyäne" vor. Im mittleren Teile ist die zweimalige Durchquerung der Insel durch GEORGE BROWN hervorzuheben.

In den Meerengen zwischen Neu-Hannover und Neu-Mecklenburg gelang es der „Gazelle" die beste Fahrinne, die Steffen-Strasse, aufzufinden. 1881 wurde vom „Habicht" die als Handelsstation wichtige Insel Nusa und das zwischen ihr und der Steffen-Strasse liegende Nusa-Fahrwasser nebst den anliegenden Inseln vermessen. Durch die Arbeiten der „Hyäne" wurden diese Untersuchungen ergänzt und auf die benachbarten Küstengebiete von Neu-Mecklenburg ausgedehnt. Mehrere Buchten am Nordufer des Gazelle-Kanals hatte die „Gazelle" bereits entdeckt und aufgenommen.

Die Untersuchungen auf Neu-Hannover beschränkten sich auf die westliche Hälfte. Zuerst wurden sie 1872 von der „Blanche" vorgenommen, die den Nord-Hafen [Ungulalú] auffand. Ihr folgte 1875 die „Gazelle", die nach dem Besuch dieses Hafens an der Südwestküste den Wasser- sowie den Expeditions-Hafen entdeckte. Ergänzungen zu diesen Arbeiten lieferte 1879 die „Danae".

Die Duke of Portland-[Tingwon-] Inseln wurden 1880 zum erstenmale, und zwar von T. DE HOGHTON und GEORGE BROWN, besucht.

Die bisher sehr geringe Kenntnis von den Inselgruppen im Osten von Neu-Mecklenburg erfuhr eine wesentliche Bereicherung durch die fliegende Aufnahme seitens der „Hyäne". Auch die „Danae" sowie die „Franziska" vermochten eine Reihe von fehlerhaften Angaben richtig zu stellen.

Die Admiralitäts-Inseln wurden im wesentlichen von englischen Kriegsschiffen untersucht. Die Vermessungsarbeiten begannen mit derjenigen der „Alacrity", die 1874 die West- und Südküste der Grossen Admiralitäts-Insel nebst den umgebenden kleineren Eilanden aufnahm. Ihr folgte im nächsten Jahre der „Challenger" mit der Vermessung des an der Nordwestecke liegenden Nares-Hafens. Weitere Untersuchungen nahmen 1879 die „Danae" und 1880 der „Beagle" vor. Einige Mitteilungen über diese Inselgruppe hat man auch N. VON MIKLUCHO MACLAY zu verdanken.

Auch die Hermit-[Luf-] Inseln wurden zum erstenmale von der „Alacrity" und dann eingehender von den deutschen Kriegsschiffen „Carola" und „Hyäne" vermessen. Beiträge zur Kenntnis ihrer Bewohner lieferte N. VON MIKLUCHO MACLAY.

Die Anachoreten-[Kanīt-] Inseln endlich wurden 1882 von der „Carola" aufgenommen.

IMPRIMERIE ci-devant E. J. BRILL — LEIDE.